

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

Nr 5 (49)

ROK CZWARTY — Warszawa 1 — 15 marca 1951 — Cena 75 gr

W NUMERZE:

FABRYKI PRZYSZŁOŚCI

*

KIEROWCA-SAPER

*

MOTORYZACJA CZECHOSŁOWACJI

ZAPEWNIMY NASZEJ SŁUŻBIE PEŁNĄ GOTOWOŚĆ

W OKRESIE WIOSENNO-LETNIM

MIESIĄC kwiecień jest dla służby samochodowej miesiącem szczególnie wytężonej i ważnej pracy — okresem przygotowania taboru samochodowego i traktorowego do eksploatacji wiosenno - letniej.

Każdy z nas, kierowców i mechaników, musi dobrze zrozumieć, że właśnie jakość i terminowe przeprowadzenie prac przygotowawczych zadecydują w znacznej mierze o wykonaniu zadań, oczekujących naszą służbę w okresie wzmożonego szkolenia wojska — w okresie obozów letnich.

Aby należycie móc przeprowadzić przygotowania, musimy już dziś zmobilizować się sami i naszych kolegów do oczekującej nas pracy. W dziedzinie tej szczególnie poważne zadania stoją przed aktywem jednostek: wzorowymi kierowcami i mechanikami — ZMP-owcami i członkami Partii.

PRZEJSCIE na eksploatację wiosenno-letnią i związaną z tym pracę, powinniśmy już w marcu poprzedzić szeroką akcją uświadamiającą wszystkim żołnierzom, a w szczególności młodym kierowcom i specjalistom, wytłumaczyć znaczenie i polityczną treść oczekującej nas pracy.

Pogadanki i indywidualne rozmowy, jakie będziemy prowadzili w tym okresie, winny grupować się dokoła takich tematów jak: rola i znaczenie motoryzacji w wojsku, doskonałość nowoczesnej techniki radzieckiej i konieczność otoczenia jej specjalną troską, znaczenie udziału wojska w święcie 1-Majowym, rola i zadania służby samochodowej w zabezpieczeniu szkolenia wojska na obozach letnich, znaczenie ruchu współzawodnictwa i racjonalizacji dla dobra i terminowego przygotowania taboru do eksploatacji wiosenno - letniej.

ORGANIZACJE partyjne i ZMP-owskie jednostek naszej służby winny pracę polityczno-uświadamiającą w miesiącu marcu ująć w formy organizacyjne.

Po rozpatrzeniu zadań i prac w najbliższym okresie celem zabezpieczenia ich wykonania oraz przeprowadzenia kampanii polityczno - uświadamiającej, organizacje partyjne i ZMP powinny podjąć konkretne uchwały i udzielić odpowiednich poleceń tym członkom, którzy osobistym przykładem w jeszcze większym stopniu zmobilizują innych kolegów.

RÓWNOLEGLE do prac polityczno-uświadamiających musimy rozwijać szeroką akcję współzawodnictwa, racjonalizacji i oszczędności materiałów, używanych do prac przygotowawczych. Przedmiotem współzawodnictwa winna być przede wszystkim jakość i termin przygotowania naszych pojazdów, przy jak najbardziej oszczędnym zużyciu materiałów technicznych. Przedmiotem racjonalizacji stać się musi jak najdalej idące usprawnienie prac przygotowawczych oraz regeneracja zużytych lub uszkodzonych części i sprzętu samochodów.

Obowiązkiem każdego żołnierza naszej służby jest przygotować się do prac nadchodzącego okresu szczególnie starannie pod względem fachowym. Każdy z kierowców i specjalistów powinien dokładnie przestudiować instrukcję Szefostwa Służby Samochodowej MON o przygotowaniu do eksploatacji wiosenno - letniej.

MOBILIZUJĄC się wzajemnie, dopomagając sobie w szkoleniu fachowym, rozumiejąc głęboko znaczenie przejścia na eksploatację wiosenno-letnią dla gotowości bojowej naszego Ludowego Wojska, stojącego u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej na straży naszej niepodległości i światowego pokoju, wzorowo wykonamy rozkaz dowództwa i nasz żołnierski obowiązek w stosunku do Ojczyzny.

POZNAJEMY WZOROWYCH ŻOŁNIERZY

Kpr. Mariana Pudło zastajemy przy czytaniu ostatniego numeru „Za Kierownicą".

— To mój prawdziwy przyjaciel mówi kpr. Pudło. Jeszcze w ub. roku, gdy dowództwo powierzyło mi nową „Pobiedę", zapoznałem się szczegółowo — dzięki „ZK" — z obsługą i konserwacją tego samochodu. Również docierałem „Pobiedę" ściśle według zaleceń przeczytanych w waszym piśmie.

Teraz kpr. Pudło może się poszczycić przejechaniem prawie 40 tys. km. i przekroczeniem przebiegu wozu do naprawy średniej. Jego wóz jest nadal w doskonałym stanie technicznym, co pozwala mu na dalsze uzyskiwanie oszczędności paliwa.

— Oszczędzam również ogumienie — mówi kpr. Pudło. — Dzięki dobrej jeździe tj. łagodnemu ruszaniu z miejsca i właściwemu braniu zakrętów, dzięki utrzymywaniu przepisowego ciśnienia w ogumieniu i dzięki temu, że nigdy nie przekraczam dozwolonej szybkości — opony mego wozu są nadal w pierwszorzędnym stanie.

Kierowcy kpr. M. Pudło życzymy dalszych sukcesów w utrzymywaniu gotowości technicznej jego wozu.



Kpr. Pudło zastajemy przy czytaniu „ZK"...

Szer. J. Kwieciński

St. szer. Jankowski daje przykład jak pielęgnować samochód

Należyte przygotowanie samochodów ma decydujące znaczenie dla wzorowego przeprowadzenia ćwiczeń artyleryjskich. To też szef służby samochodowej i kierowcy jednostki dbają, aby nasze pojazdy zawsze znajdowały się w pełnej gotowości bojowej. Tym bardziej, że dysponują oni najlepszym w świecie sprzętem motoryzacyjnym produkcji radzieckiej, o którym wiedzą, że przy odpowiedniej konserwacji i opiece nigdy nie zawiedzie nawet w czasie najtrudniejszego zadania ćwiczebnego.

W trosce o sprzęt samochodowy wyróżnia się spośród kierowców naszej jednostki st. szer. Tadeusz Jankowski. Wzorową i sumienną pracą daje przykład i zachęca pozostałych kolegów - kierowców do naśladowania go

Najwięcej jednak uwagi poświęca st. szer. Jankowski kolegom z młodszego rocznika. Tym, którzy natrafiają początkowo na pewne trudności, udziela pomocy w poznawaniu techniki samochodowej i ułatwia wykonywanie zajęć praktycznych, przez co przyczynia się do podniesienia poziomu wyszkolenia fachowego w swej jednostce.

Wielu kolegów bierze przykład z wzorowego kierowcy-mechanika st. szer. Jankowskiego. I tak w konserwacji sprzętu wyróżnili się szeregowi Lewartowski i Czakon, którzy — starając się dorównać st. szer. Jankowskiemu — uzyskali zapas przebiegu, oszczędności paliwa i posiadają pełno sprawne pojazdy, gotowe do oczekujących ich zadań okresu wiosenno-letniego.



Wzorowo wykonała Służba Samochodowa trudne zadania okresu zimowego. Teraz oczekuje nas nie mniej odpowiedzialna praca przygotowania taboru do eksploatacji wiosenno-letniej. Toteż wzmożonym szkoleniem i nauką własną podnoszą kierowcy poziom swych wiadomości fachowych. Kierowca st. szer. Kuśmirski (na zdjęciu) wyróżniony został ostatnio w rozkazie dziennym dowództwa za wzorową konserwację samochodu ZIS-150. Teraz, gdy przechodzimy z eksploatacji zimowej na wiosenno - letnią, st. szer. Kuśmirski, postanowił wzorowo przygotować swój doskonały samochód radzieckiej produkcji.

ORGANIZACJE PZPR i ZMP MOBILIZUJĄ DO LEPSZEJ SŁUŻBY

W jednostce samochodowej, w której z-cą dowódcy do spraw technicznych jest oficer Chomicz, kierowcy mogą się pochwalić dużymi osiągnięciami w wykonaniu swych odpowiedzialnych obowiązków. Minął ciężki, dla wielu z nas samochodziarzy okres zimowy. W okresie tym kierowcy jednostki oficera Chomicza wywiązali się wzorowo ze wszystkich postawionych przed nimi zadań tak, że zostali nawet wyróżnieni w rozkazie dziennym dowództwa.

Jako przykład dla innych podać można pracę kierowców: kpr. Dzieńkowskiego, Podruckiego, Gromka, Pudło, Filemonowicza, st. szer. Kuśmirskiego, szer. Jasińskiego.

Czemu jednak zawdzięczają kierowcy jednostki oficera Chomicza tak wspaniałe osiągnięcia — zapyta niejeden z czytelników. Otóż w pracy, we wzorowym wykonywaniu żołnierskiej służby, dopomogły kierowcom wydatnie organizacja Partyjna i ZMP-owska. Organizacje te rzuciły hasła o jak najlepsze wykonanie bieżących zadań naszej służby, uświadomiły kierowców i podnosiły systematycznie poziom ich wyrobienia politycznego. Szereg zebrań o charakterze narady produkcyjnej i zebrań sprawozdawczych wykazało, że członkowie partii i ZMP doskonale wywiązują się ze swej pracy po linii organizacyjnej. Po przez aktywistów, aktualne hasła propagowane i realizowane były dalej wśród całego stanu osobowego jednostki.

I tak w ciągu ub. miesięcy kierowcy zostali zmobilizowani do oszczędzania ogumienia i paliwa, oraz do powiększenia norm międzynaprawczych swych samochodów. Wzorowi żołnierze, jak kpr. Matusielański i st. szer. Nużyński odpowiedzieli na apel organizacji partyjnych indywidualnymi zobowiązaniami.

W codziennej pracy organizacje partyjne zwracały często kierowcom uwagę na szereg spraw takich, jak:

— punktualność w podstawianiu wozów,

— zdawanie pełnego stanu zużytego oleju,

— właściwy rozruch silnika po mroźnej nocy,

— zachowanie ostrożności na oblodzonej jezdni i tp.

W wielu jeszcze innych dziedzinach żołnierskiej służby dopomogły organizacje Partyjne i ZMP-owskie. Obecnie postanowiły one zmobilizować kierowców do wzorowego wykonania zadań okresu wiosenno-letniego. Sądząc z dotychczasowych rezultatów pracy organizacji partyjnych jesteśmy pewni, że żołnierze jednostki oficera Chomicza zachowają nadal miano przodowników Służby Samochodowej.

Mechanicy dbają o sprzęt WP.

KIEROWCY naszej służby otaczają swoje samochody troskliwą opieką. W ten sposób osiągają oni wysoki poziom gotowości technicznej pojazdu. Dla zapewnienia jednak najwyższej sprawności samochodu potrzeba również troskliwości ze strony mechaników jednostki.

Taką troskliwością odznaczają się właśnie mechanicy jednego z bydgoskich oddziałów służby samochodowej. Ostatnio podnieśli oni sprawność samochodu osobowego Skoda, wzmacniając wspornikami z 4 mm blachy tylne siodełka resorów. Dzięki temu, nawet po dłuższej jeździe na wyboistym terenie, resory dają gwarancję trwałości i zapewniają lepsze trzymanie się drogi.

W pracach tych wyróżnili się mechanicy: kpr. Urgacz, Zgrabka i Czobert. Usprawnienie mechaników bydgoskiej jednostki stawiamy jako przykład do naśladowania innym jednostkom naszej służby.

Dobrze wykorzystaliśmy kursy szkoleniowe

WYSZKOLIMY SIĘ NA WZOROWYCH KIEROWCÓW WOJSKOWYCH

Poważne i odpowiedzialne zadania ma do wypełnienia w naszym nowoczesnym, zmotoryzowanym wojsku żołnierz-kierowca.

Państwo powierza jego opiece, cenny sprzęt techniczny a dowództwo daje zadania od wykonania których zależy siła bojowa wojska.

Aby móc wywiązać się z tych obowiązków żołnierz - kierowca musi zdobyć wszechstronną wiedzę tak odnośnie pielęgnacji swego samochodu i użytkowania go w każdych warunkach jak i zastosowania dla potrzeb wojska. Nie wystarczy być jedynie doskonałym mechanikiem umiejącym usunąć każde niedomaganie tego czy innego zespołu, lub umieć niezawodnie prowadzić swój samochód. Żołnierz-kierowca musi znać również wszechstronnie, sposoby zastosowania swego samochodu w warunkach bojowych — umieć go chronić przed zniszczeniem przez wroga. Musi posiadać świadomość i wyrobienie polityczne pozwalające mu jasno widzieć cel swych wysiłków. Tę wszechstronną wiedzę polityczną, fachową i wojskową dają nam kursy kierowców.

Naszym żołnierskim obowiązkiem jest wykorzystać jak najlepiej okres szkolenia na kursach, by wyszkolić się na wzorowych — kierowców wojskowych, który zapewnia zawsze służbie samochodowej pełną gotowość bojową.

Podstawowym warunkiem zdobycia przez nas dobrych wyników w szkoleniu jest świadomość polityczna. Musimy ją wyrabiać sobie tak w czasie zajęć politycznych jak i drogą samokształcenia. Żołnierz-kierowca naszego ludowego wojska obrońca niepodległości, budującej socjalizm ojczyzny musi jasno zdawać sobie sprawę jakim celom służy jego samochód, rozumieć czemu służy nasz wysiłek wyszkoleniowy.

Nie mniejsze znaczenie posiada dyscyplina szkolenia. Nie może być zajęcia do którego bylibyśmy nie przygotowani, w czasie którego nie prowadzilibyśmy dokładnych notatek, które staną się potem podstawą do przygotowania się do egzaminów, a nawet służyć nam będą niejednokrotnie i w czasie późniejszej służby w jednostkach. Ważnym elementem dyscypliny szkolenia, oprócz wzorowego wykorzystania wykładu jest praca własna. Przodujące w szkoleniu jednostki naszej służby i wyróżniający się żołnierze zawdzięczają doskonałe osiągnięcia w szkoleniu organizacji grup samokształceniowych.

Grupy samokształceniowe w jednostkach tych składają się z 3—5 żołnierzy. Na czele grupy stoi „starszy grupy", który kieruje i organizuje pracę samokształceniową. Każda grupa posiada okresowy plan pracy zgodny z programem szkolenia, jest w nim ponadto przewidziany czas na powtórki dla słabszych kolegów, którzy mają trudności w opanowaniu pewnych tematów.

Praca własna w grupach samokształceniowych tych jednostek odbywa się przeważnie w ten sposób, że jeden z kolegów głośno odczytuje swoje notatki z wykładu na dany temat oraz uzupełnia je dodatkowym odczytaniem materiałów uzupełniających. W tym czasie inni koledzy uzupełniają swe notatki. Z kolei każdy ze szkolących się odpowiada na temat zajęcia.

Pracę grup samokształceniowych w jednostkach naszej służby powinny otoczyć specjalną opieką organizacje ZMP. Tak jak w szeregu przodujących jednostek naszej służby, ZMP-owcy winni stać się organizatorami i aktywem grup samokształceniowych. ,

Nie mniejsze znaczenie posiada również popularyzowanie metod pracy wyróżniających się swymi osiągnięciami grup samokształceniowych i poszczególnych kolegów. W jednostkach naszych powinniśmy często wydawać specjalne gazetki ścienne poświęcone omówieniu metod nauki, pracy przodowników wyszkolenia, organizować otwarte zebrania organizacji ZMP-owskich, na których podzielą się oni z pozostałymi kolegami swym doświadczeniem.

Powszechne zmobilizowanie wszystkich sił dla jak najlepszego wykorzystania kursów szkoleniowych jest naszą najlepszą odpowiedzią imperialistycznym podżegaczom do nowej wojny.

W chwili gdy niedwuznacznie wskazują oni na naszą ojczyznę jako teren przyszłej wojny i w tym celu odbudowują hitlerowski Wermach, gdy zbroją podległe im państwa Europy Zachodniej i starają się rozszerzyć pożogę wojny w Azji, nasz wzmożony wysiłek wyszkoleniowy wzmacniający siłę bojową Ludowego Wojska stojącego u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej na straży pokoju, jest wkładem w umocnienie tej niepokonanej zapory, o którą rozbiją się wszystkie zamiary imperialistów.



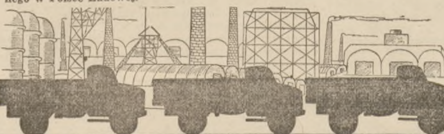
LUBELSKA FABRYKA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH NAWSKROŚ NOWOCZESNYM OBJEKTEM PRZEMYSŁOWYM

Drugim po Nowej Hucie objektem przemysłowym co do wielkości inwestycji w Planie 6-letnim, będzie Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

Już w przeciągu najbliższych trzech lat powstanie tam potężny objekt, ustępujący ogromem oraz ilością zatrudnionych robotników tylko Nowej Hucie. Fabryka Samochodów Ciężarowych budowana jest wg. radzieckich wzorów i w oparciu o radziecką pomoc techniczną i materiałową. Będzie to nawskroś nowoczesna fabryka, której wyposażenie można porównać jedynie ze wspaniałymi ośrodkami przemysłu motoryzacyjnego w Związku Radzieckim. Początkowo powzięto tu decyzję budowy samej montowni samochodów. Po przeanalizowaniu jednak możliwości i dokładnym rozpatrzeniu dogodnych warunków terenowych, biorąc pod uwagę dotychczasowe zacofanie pod względem przemysłowym okręgu lubelskiego, postanowiono zbudować fabrykę — gigant, w której znajdzie zatrudnienie tysiące dotychczas niewykwalifikowanych robotników tego województwa. Przy zmechanizowanych w maksymalnym stopniu procesach produkcyjnych, ludzie spełniać będą jedynie rolę kontrolerów produkcji, czuwających nad całokształtem poszczególnych etapów prac.

Zakłady Lubelskie produkować będą najnowocześniejsze wozy ciężarowe, które dostosowane będą do potrzeb gospodarczych oraz do naszych warunków terenowych. Doświadczeni robotnicy i inżynierowie - konstruktorzy radzieccy, służyć nam będą swoimi cennymi radami przy szkoleniu nowych kadr, które pracować będą w tym wielkim ośrodku przemysłowym.

Dzięki tej wspaniałej inwestycji produkcja wozów ciężarowych, rozpoczęta w roku 1949 wzrośnie w okresie Planu 6-letniego do 25 tysięcy sztuk, z czego 12 tysięcy produkować będzie Lubelska Fabryka Samochodów Ciężarowych. Uruchomienie na tak szeroką skalę krajowej produkcji samochodów ciężarowych, stanowi podstawowy czynnik rozwoju Przemysłu Motoryzacyjnego w Polsce Ludowej.



POLSKA i ŚWIAT

SIEDEM DNI PRACY NA ZAOSZCZĘDZONEJ BENZYNIE

Przykład czynów Lidii Korabielnikowej i Fiedora Kuźmiecowa, którzy osiągnęli wspaniałe i szczególne wyniki w dziedzinie oszczędzania surowców i materiałów produkcyjnych, stał się silnym bodźcem również dla kierowców radzieckich.

Tak więc naprzykład — we wszystkich zajezdniach autobusowych Leningradu kierowcy podjęli zobowiązanie pracowania kilka dni w miesiącu na zaoszczędzonym paliwie. Doskonałe wyniki we współzawodnictwie tego typu osiągnęli kierowcy 2-ej zajezdni autobusowej w Leningradzie — J. Aleksiejew oraz F. Ryskalkin. Jeżdżąc na autobusie L—4 (silnik ZIS—120) zaoszczędzają oni ponad 1000 litrów benzyny w ciągu miesiąca, w stosunku do norm obowiązujących.

Oszczędność ta umożliwia kierowcom pracę na zaoszczędzonej benzynie w ciągu około 7 dni w miesiącu.

ROZROST KOMUNIKACJI SAMOCHOWEJ

Na terenie obwodu tulskiego z roku na rok notujemy wzrost komunikacji autobusowej. W końcu r. 1950 na terenie miasta Tuły pracowały 3 linie autobusowe, a teren podmiejski obsługiwany jest przez 16 linii. Długość poszczególnych tras sięga 60 km, a długość wszystkich linii wynosi 628 km. Rok 1951 przyniesie dalszy rozwój komunikacji autobusowej, ze względu na wielki rozwój przemysłu metalowego w okolicach Tuły.

WSPÓŁZAWODNICTWO KIEROWCÓW

W Niemieckiej Republice Demokratycznej odbywa się zakrojone na szeroką skalę współzawodnictwo kierowców transportu samochodowego, mające na celu przejechanie 100.000 km bez naprawy głównej. Do współzawodnictwa zgłosili się zbiorowo kierowcy urzędów państwowych, fabryk i innych zakładów pracy. Dla przeprowadzenia systematycznej kontroli współzawodnictwa zbiera się raz na tydzień komisja Związku Zawodowego Transportowców NRD, mająca swych przedstawicieli i instruktorów, kierujących współzawodnictwem, we wszystkich większych zakładach pracy.

Na pierwszym miejscu utrzymuje się bohater socjalistycznej pracy kierowca Schneider. Jego przykład sprawił, że z pojedyńczych akcji ruch współzawodnictwa rozprzestrzenił się na masowy ruch o olbrzymim znaczeniu gospodarczym.

KIEROWNICA, JAKO SYRENA

Wiele wypadków samochodowych jest spowodowanych zaśnięciem kierowcy, przeważnie ze znużenia. Ale nie tylko zaśnięcie, ale nawet chwilowe wypuszczenie z rąk kierownicy, względnie utrata panowania nad nią powoduje wypadki.

Chcąc tym wypadkom zapobiec, jedna z wytwórni w NRD rozpoczęła budowę samochodów, przy których znajdują się kierownice z samoczynną syreną. Gdy kierownica w czasie jazdy wydostaje się z rąk kierowcy, względnie nie włada on nią należycie, rozlega się donośny głos syreny, alarmujący kierowcę. (St.)

FABRYKI PRZYSZŁOŚCI

Trudne były początki przemysłu motoryzacyjnego w zniszczonym przez carskich watażków i imperialistycznych interwentów młodym Kraju Rad. Rosja carska, której ubogi przemysł ciężki podporządkowany był całkowicie zagranicznym kapitalistom, mimo wielokrotnych prób nie zdołała nigdy uruchomić produkcji samochodów. Wszelkie usiłowania genialnych rosyjskich uczonych, wynalazców pierwszych w świecie ciągników, czy też silnika benzynowego, zagrzebane zostały w papierkach carskich biurokratów, lub też nie mogły być zrealizowane z braku środków.

Na ulicach stolicy państwa carów prawdziwą sensację wzbudzały bardzo rzadko ukazujące się importowane z zagranicy samochody.

Dopiero Socjalistyczna Rewolucja Październikowa, która zniosła na wielkich obszarach dawnej Rosji carskiej wyzysk kapitalistyczny i wyzwoliła ogromne siły wytwórcze, umożliwiła zbudowanie potężnego przemysłu motoryzacyjnego.

W ramach genialnego Stalinowskiego Planu uprzemysłowienia Kraju Rad, narody Związku Radzieckiego rozpoczęły, pod kierownictwem partii bolszewików, budowę gigantycznych fabryk samochodów i traktorów oraz przemysłu pomocniczego.

Budowę pierwszej nowoczesnej fabryki samochodów „AMO" w Moskwie rozpoczęto 25 maja 1925 roku. W październiku 1931 r. uruchomione zostały całkowicie potężne moskiewskie Zakłady Samochodowe nazwane im. Stalina (ZIS) — ruszyła pierwsza radziecka samochodowa fabryka — gigant. Również w tym samym czasie zbudowana została Fabryka Samochodów im. Mołotowa w Gorkim.

Od tej chwili rozpoczął się w Związku Radzieckim nienotowany i niemożliwy w ustroju kapitalistycznym, błyskawiczny i na ogromną skalę zakrojony rozwój przemysłu motoryzacyjnego. Podczas, gdy młode radzieckie fabryki w r. 1933 dawały rocznie 50 tys. samochodów, już po upływie 5 lat roczna ich produkcja wynosiła 211 tys. pojazdów. Radziecki robotnik pracował coraz sprawniej. Ruszył mu z pomocą wysiłek setek tysięcy mózgów racjonalizatorów i stachanowców. Poczęto stopniowo udoskonalać precyzyjność obrabiarek i przyspieszać ich obroty, opracowano nowe metody pracy, zwiększające wydajność produkcji.

Robotnicy fabryk motoryzacyjnych zrozumieli, że właśnie w ten sposób — przez wzrost wydajności pracy — najlepiej przyczynią się do wzmocnienia siły Kraju Rad i podniesienia dobrobytu mas pracujących. Skutkiem socjalistycznego stosunku robotników radzieckich do pracy było, że pracując na tych samych typach obrabiarek, co robotnicy w krajach kapitalistycznych, osiągali oni znacznie wyższą wydajność w pracy.

Dalszym etapem udoskonalania organizacji pracy i podnoszenia jej wydajności był ruch wielowarsztatowców, który począł się szerzyć w fabrykach jeszcze przed wybuchem Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Zaczęto masową budowę nowych przyrządów i urządzeń, pozwalających na jednoczesne obsługiwanie coraz większej ilości maszyn. Stanowiło to pierwszy krok do zamierzonej przez inżynierów radzieckich pełnej automatyzacji procesu produkcji.

Wysiłki przodujących robotników i inżynierów-wynalazców poszły w następujących kierunkach:

— zastosowanie bardziej wydajnych obrabiarek, zwiększenie ich automatyzacji, przejście do automatycznych linii produkcji poszczególnych części, a wreszcie przejście na pełną automatyzację pracy zakładów,

— zastosowanie nowoczesnych i szybkich metod technicznej obróbki części,

— zmechanizowanie produkcji w działach odlewniczych, kuźniach i tłoczniach,

— powszechne zastosowanie taśm ruchomych, poczynając od składów surowca, a kończąc na gotowej produkcji.

Również i przez ten okres — okres pracy na obrabiarkach - zespołach i zautomatyzowanych liniach produkcji taśmowej, która jeszcze niedawno uważana była za fantazję, przeszedł przemysł radziecki zwycięsko. Praca fabryk przyszłości staje się rzeczywistością w ZSRR. W wielu gałęziach przemysłu produkuje się już w sposób całkowicie zautomatyzowany. Twórcza myśl radzieckich wynalazców znajduje coraz to nowe drogi do jeszcze wyższej i doskonalszej formy produkcji.

Laureat stalinowskiej premii K. I. Burcew prawie całkowicie zautomatyzował pracę w walcowni Zakładów Metalurgicznych w Magnitogorsku. Bohater socjalistycznej pracy I. P. Inoczkin stworzył jedną z pierwszych, w pełni zautomatyzowanych linii w Stalingradzkiej Fa-

por. Junak Michał

WYSOKI POZIOM WYSZKOLENIA

WYKAZAŁY OKRESOWE EGZAMINY



Przed kilkoma dniami w jednostce oficera Jurgensa zostały przeprowadzone egzaminy okresowe dla grupy kursantów szkoły podoficerów Służby Samochodowej.

Długi okres nauki i wytężonej pracy mieli za sobą podoficerowie naszej Służby zanim stanęli przed egzaminatorami. Egzaminy te wykazać miały szeroki zakres wiedzy kursantów tak nieodzownie potrzebnej wszystkim żołnierzom wojsk technicznych, a zwłaszcza Służbie Samochodowej.

Żołnierze naszej Służby dobrze wiedzą czym jest dla motoryzacji wysoki poziom opanowania techniki przez cały skład osobowy jednostek. To też do nauki, do opanowania właśnie tej techniki przykładają się w czasie trwania kursu ze wszystkich sił.

W wytężonej pracy na kursie, w pokonywaniu coraz to trudniejszej tematyki fachowej i taktycznej dużą pomocą jest młodym podoficerom naszej Służby wzrastający stale wysoki poziom szkolenia politycznego. Poprzez zrozumienie całego szeregu ważnych zagadnień politycznych społecznych i ekonomicznych łatwiej było opanować, zdawałoby się niezwiązane z tymi zagadnieniami, przedmioty fachowe, instrukcje i regulaminy. Ambicją każdego, wyrobionego pod względem politycznym kursanta jest stuprocentowe przygotowanie się również w dziedzinach specyficznych dla Służby Samochodowej.

To też wyniki egzaminów okresowych pomimo bardzo surowej klasyfikacji wypadły zadawalająco. Wysokie wymagania mieli egzaminatorzy, tym nie mniej młodzi kursanci sprostali im w olbrzymiej większości. Na zadawane pytania odpowiadali rzeczowo i wyczerpująco, słowem, wykazali się całkowicie z opanowania przerabianego materiału.

Najlepsze wyniki egzaminacyjne osiągnęli członkowie ZMP, dając jeszcze raz przykład pozostałym kolegom, jak wywiązywać się z obowiązków, które nałożyło na nich Dowództwo typując ich na uczestników kursu.

Prymusem kursu w tym okresie został kursant Zbigniew Grudkowski, zdobywając najlepszą łączną ocenę. Bardzo dobre wyniki osiągnęli również kursanci: Zygmut Rduch, Henryk Kania, Wiktor Prokopczyk, Wiesław Wajs i inni.

Przodownicy nauki jednostki oficera Jurgensa nie zapomnieli jednakże, pomimo własnej wytężonej pracy, o pozostałych kolegach, którym trudniej i oporniej szło opanowanie materiału szkoleniowego. Pomogli oni i podciągnęli w nauce wielu kolegów poprzez organizowanie dodatkowej nauki własnej wspólnie ze słabszymi oraz poprzez konspektowanie trudniejszych tematów tym, którzy nie mogli od razu zrozumieć przedmiotu. System ten dał dobre wyniki i w końcowym momencie pozwolił na uzyskanie dobrych ocen przy egzaminach słabszym poprzednio uczniom.

Pomimo tak pozytywnych osiągnięć w szkoleniu na kursie należy jednak stwierdzić, że kilku kursantów zaniedbało się w nauce. Do nich należą: Janiszewski, Wierszyc, Kamecki, Oleś i Mioduszewski. Niewątpliwie zrozumią oni szybko, że nie wolno im jest obniżać poziomu wyszkoleniowego pododdziału przez własne niedociągnięcia i zaniedbania. To też już przy następnych egzaminach wykażą się oni, dzięki pomocy dowództwa i przodujących kolegów, a przede wszystkim własnej pracy, pozytywnymi wynikami.

Zapał z jakim żołnierze młodego rocznika kontynuują naukę na kursach kierowców świadczy o właściwym doborze kandydatów i o ich dużym wyrobieniu politycznym. Na zdjęciu: przodownicy wyszkolenia szer. Tkaczyk (po lewej) i szer. Siwiec, którzy postanowili dopomóc w nauce słabszym kolegom.

PRZODOWNICY WYSZKOLENIA BYDGOSKIEJ JEDNOSTKI

DAJĄ PRZYKŁAD JAK WYPEŁNIAĆ ŻOŁNIERSKI OBOWIĄZEK

Nauka, której bogaty program obejmuje zagadnienia polityczne, wyszkolenie bojowe i fachowe, przebiega w bydgoskiej jednostce sprawnie i daje widoczne już pozytywne wyniki.

Praca w jednostce bydgoskiej i nauka, jaka się rozpoczęła kilka tygodni temu w salach wykładowych i warsztatach, natrafiła początkowo jak to zwykle bywa na szereg trudności. Cóż znaczą jednak trudności, gdy się ma do czynienia z ofiarnie i z zamiłowaniem pracującymi wykładowcami oraz z młodymi żołnierzami, których ambicja i honor żołnierski nakazywały wzorowe wykonanie poleconego im zadania — wyszkolić się na specjalistów służby samochodowej — zostać przodownikami wyszkolenia.

Takimi właśnie przodownikami zostali koledzy ZMP-owcy **Wiesław Tkaczyk i Bronisław Siwiec.**

Szer. Tkaczyk opanowane najlepiej posiada wyszkolenie polityczne. Jak sam twierdzi, pomaga mu ono w doskonałym opanowaniu pozostałych dziedzin wyszkolenia: liniowego i samochodowego. To też łączna ocena, jaką uzyskał on brzmi: „bardzo dobrze" ze wszystkich przedmiotów.

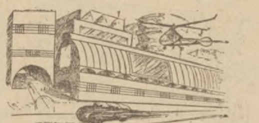
Szer. Siwiec jest specjalistą działu fachowego. Znajomość budowy pojazdów mechanicznych i poszczególnych zespołów oraz ich działania posiada szer. Siwiec już od kilku lat. Był on kierowcą w Związku Radzieckim i tam, chociaż młody wiekiem, zapoznawał się z konstrukcją samochodów produkowanych w ZSRR. Dzięki opiece jaką otoczyli go wtedy radzieccy koledzy posiada teraz zapas wiedzy fachowej, którą z kolei dzieli się on teraz z pozostałymi kursantami.

Pomoc, jaką kursanci udzielili sami sobie celem podniesienia poziomu wyszkolenia, uwidoczniła się również w starannym przygotowaniu sal wykładowych. Tablice poglądowe, wykresy, eksponaty, stoły plastyczne i wiele innych wzorowo wykonanych pomocy naukowych to dzieło rąk przodujących żołnierzy-kursantów bydgoskiej jednostki. W pracach tych wyróżnili się między innymi: **szer. Rzucidło, Strzemecki, Kaleta, Pol, Majszak i Siwiec.** Pracowali oni chętnie, bo przykład wzorowej pracy dla dobra jednostki dawał im, kierujący przygotowaniem sal wykładowych, **oficer Strzemplewicz.**

Tak uczą się i pomagają słabszym w nauce żołnierze naszej Służby, w wzorowo wykonywanej pracy widzą oni spełnienie swych żołnierskich obowiązków, które podjęli się wykonać tak chętnie i z honorem, jak nasza klasa robotnicza wykonuje na swym odcinku Plan 6-letni. We wzorowym wykonaniu żołnierskiej powinności widzi służba nasza swój wkład w dzieło umocnienia obozu pokoju, któremu przewodzi potężny Związek Radziecki.

Szkolenie fachowe w bydgoskiej jednostce samochodowej zostało ułatwione dzięki ZMP-owcowi kpr. Kuźniarowi. Skonstruował on bowiem stół z modelem instalacji elektrycznej samochodu. Na zdjęciu: racjonalizator kpr. Kuźniar wyjaśnia kolegom działanie modelu własnej konstrukcji.

PRACUJĄ W ZSRR



brycе Ciągników. Linia ta składa się z pięciu głównych zespołów, a jej maszyny nie tylko samoczynnie obrabiają części ciągnika, lecz nawet je montują. Obróbka kadłuba silnika trwała tutaj na zwyczajnych tokarniach uniwersalnych 3,5 godz., natomiast na linii zautomatyzowanej trwa zaledwie 3,5 min. Na zautomatyzowanej linii obrabiarek cięcie metalu odbywa się z szybkością ponad 1.000 m. na min., a powierzchnia metalu chłodzona jest strumieniem wody, uderzającym z szybkością ok. 1.000 m. na sek.!

Nie ma jeszcze nigdzie na świecie całkowicie zautomatyzowanej fabryki, która wypuszczałaby gotowe pojazdy mechaniczne, bez udziału pracy ludzkich rąk. Jednakże w Związku Radzieckim produkcję motoryzacyjną dzieli od pełnej automatyzacji zaledwie jeden krok. Oto od zespołów obrabiarek przeszła w fabrykach-gigantach radziecka produkcja samochodowa do automatyzacji linii, grupujących samoczynne maszyny i podających dalej na ruchomych taśmach gotowe części. W końcu z połączonych zespołów, wykonywujących bez udziału człowieka wiele skomplikowanych i precyzyjnych czynności, przesuwają się poszczególne części pojazdu mechanicznego do ostatecznego montażu.

Jeszcze przed kilkoma laty zastosowanie przez radzieckich konstruktorów i technologów zautomatyzowanych linii obróbki części ZIS-a 5, obniżyło w znacznej mierze czas potrzebny na wyprodukowanie jednego pojazdu i wkład siły roboczej. Obróbka kadłuba silnika samochodu ZIS na linii tego typu, skróciła czas pracy z dotychczasowych 54 min. na 10 min.! Zmniejszono przy tym czterokrotnie liczbę zatrudnionych przy tej fazie produkcji oraz trzykrotnie ograniczono przestrzeń, zajmowaną przez obrabiarki.

Jeszcze bardziej zautomatyzowana została produkcja ciężarówki ZIS-150. Tylko 7-miu ludzi pracuje w hali fabrycznej, w której chropowaty, żeliwny odlew staje się precyzyjnie obrobionym, wyfrezowanym i nawierconym setkami otworów, kadłubem silnika samochodowego. Dziesiątki kadłubów przechodzą tu na ruchomej taśmie od jednej obrabiarki do drugiej. Automatycznie pochylają się nad nimi uchwyty i narzędzia różnorodnych maszyn, wykonując swoją precyzyjną pracę i natychmiast przesyłają kadłub dalej. Pracę tę wykonywały kiedyś 42 wielonarzędziowe, skomplikowane obrabiarki. Dziś wykonuje ją 60-metrowa linia automatyczna, wyposażona w 600 różnorodnych, precyzyjnych instrumentów. Czas potrzebny na obróbkę 1 kadłuba skrócony został z 75,6 min. na 8 min. Zamiast 35 robotników pracuje tu zaledwie 7.

Sukcesy radzieckich ludzi mobilizują ich do coraz to nowych, dalszych wysiłków. Toteż obecnie dążeniem przemysłu motoryzacyjnego ZSRR jest rozszerzenie doświadczeń automatycznej produkcji poszczególnych zespołów na całokształt procesów fabrykacji pojazdu mechanicznego. Z pełną energią przystąpiono do rozpracowania nowych metod, które dadzą w efekcie jednolity potok produkcji, wiążąc wszystkie poszczególne operacje w jedną całość: od magazynu surowców i półfabrykatów do gotowego pojazdu.

Bez wątpienia twórcza praca radzieckich inżynierów, specjalistów automatyzacji, uwieńczona zostanie pełnym sukcesem. Ruszyła już bowiem pierwsza fabryka-automat, produkująca całkowicie samoczynnie tłoki do silników. Fabryka ta wykonana jest według projektu inż. W. Dikuszyna i wykonuje wszystkie czynności od pierwszej do ostatniej tylko przy pomocy maszyn. Zaledwie 8-miu wysoko wykwalifikowanych techników reguluje pracę maszyn, zamienia stępione narzędzia i usuwa ewentualne usterki.

Za pierwszą fabryką-automatem ruszą następne. Powstają w Związku Radzieckim potężne kombinaty, fabryki i elektrownie jakich nie znają dzieje — powstają budowle komunizmu, zmieniające życie ludzkie i przeobrażające przyrodę. Zaciera się stopniowo różnica między pracą fizyczną i umysłową. Powstają fabryki przyszłości, a człowiek — twórca techniki — zostanie uwolniony z ciężkiej pracy. Będzie on mógł zająć się tym wszystkim, co jest mu potrzebne do osiągnięcia wysokiego poziomu życia. Podniesie się wiedza, dźwignie kultura. Wszystkie siły nauki i techniki oddane będą dla wyzwolenia człowieka. Komunizm, ku któremu kroczą dziś pewnie narody Związku Radzieckiego, otwiera wspaniałą przyszłość ludzkości.

JAK



ROZPOZNAJEMY DROGĘ

Każdy z nas orientuje się dobrze, że niema działania bojowego, które nie byłoby poprzedzone wszechstronnym rozpoznaniem warunków, w jakich ma się ono odbyć, jak np. żywej siły nieprzyjaciela, jego uzbrojenia i rozmieszczenia stanowisk ogniowych, terenu, na którym będzie się odbywać dana operacja itp.

Szczególne znaczenie posiada rozpoznanie dla każdej jednostki zmotoryzowanej, mającej za zadanie wykonać marsz. Zdajemy sobie doskonale sprawę, jak wiele zależy w danym wypadku od wyboru drogi, usunięcia na czas przeszkód, powiadomienia na czas kierowców o oczekujących ich trudnościach, tak, by mogli przygotować swe samochody do pokonania ich bez większych kłopotów.

W czasie zimowych i letnich ćwiczeń, wielu z nas kierowców będzie na pewno brało udział w patrolach rozpoznawczych. Może się również zdarzyć, że zadanie takie wykonać będziemy musieli samodzielnie. Zapoznajemy się więc obecnie z naszymi obowiązkami i czynnościami przy rozpoznaniu drogi.

W pierwszym rzędzie sprecyzujmy, na czym polega zadanie rozpoznania:

1) Określenie najodpowiedniejszej drogi marszu.

2) Określenie znajdujących się na tej drodze przeszkód, które mogą zatrzymać lub przeszkodzić w marszu.

3) Zawiadomienie dowódcy kolumny o poczynionych spostrzeżeniach.

Określenie jakości drogi

Jakość drogi określamy wg następujących wytycznych:

1) Drogi bite, których jezdnia bywa asfaltowa betonowa lub klinkierowa. Do dróg tych należą:

— autostrady — o gładkiej nawierzchni i szerokości 16 — 35 m, posiadające dwie jezdnie jednokierunkowe, przedzielone pasem zieleni, nie krzyżujące się z innymi głównymi drogami na tym samym poziomie;

— szosy pierwszej klasy — o nawierzchni gładkiej i szerokości 5—3 m, z żelaznymi, żelbetonowymi lub kamiennymi mostami;

— szosy drugiej klasy — o nawierzchni żwirowej lub kamiennej, niekiedy smołowanej i szerokości 4—6 m Mosty przeważnie drewniane o nośności do 6 t.

TABELA WYTRZYMAŁOŚCI

Tonaż samochodu	Rozmiar deski drewnianego mostu cm			
	Pal	Poprzeczka	Przęsło	Powierzchnia
	mierzone w cm.			
1,5	15—16	18—20	22—25	6—8
3	18 i więcej	20—22	27—27	7—9
5		22—25	29—30	9 i więcej

Przy drogach bitych ustawione są znaki samochodowe, omawiające skrzyżowania i przejazdy, tablice orientacyjne z nazwami miejscowości i powiatów, drogowskazy z podaniem odległości

2) Drogi gruntowe o nawierzchni utrwalonej za pomocą gruzu, żwiru, okrąglaków i faszyn. Do dróg tych należą:



— trakty — o szerokości do 10 m, obsadzone przeważnie starymi drzewami;

— drogi wiejskie — o szerokości do 4 m. Cechą charakterystyczną dróg tych są boczne rowy odwadniające i drewniane mosty o małej nośności, przeważnie do 3 ton.

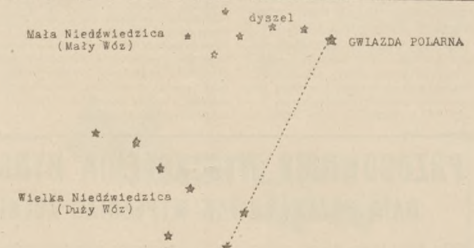
3) Drogi gruntowe. Cechą charakterystyczną dróg tych jest, że stan ich uzależniony jest od rodzaju gleby, ponieważ nie posiadają utrwalonych nowierzchni. Do dróg tych należą:

— drogi polne — o szerokości do 2 m, służą jako połączenia pomiędzy osiedlami lub też skracają zakręty dróg bitych;

— drogi leśne — jak polne;

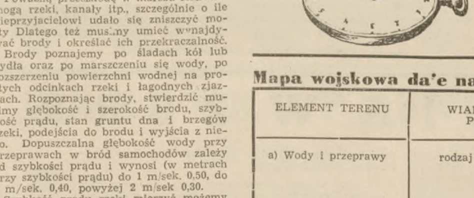
— drogi gospodarcze — o szerokości 1 m, służące dla celów indywidualnych. Kończą się przeważnie ślepo;

— drogi zimowe — możliwe są one do użytkowania tylko w zimie. Skracają odległości przez pola, bagna i rzeki po zamarznięciu.



Określenie stron świata według gwiazdy polarnej.

Określenie stron świata według słońca i zegarka: przed i po południu — według gwiazdy polarnej. W pogodną noc do odnalezienia stron świata służy nam gwiazda polarna, która jest jedyną na firmamencie naszej półkuli północnej, wskazująca dokładną północ. Gwiazdę tę odnajdujemy przy pomocy widocznych na firmamencie gwiazdozbiorów: Wielkiego Wozu (Wielkiej Niedźwiedzicy) i Małego Wozu (Małej Niedźwiedzicy), złożonych każdy z siedmiu gwiazd. Chcąc odnaleźć gwiazdę polarną, przeprowadzamy wzrokiem do góry prostą przez skrajne gwiazdy (dwa ostatnie „koła") Wielkiego Wozu i odkładamy wzrokiem pięciokrotną odległość między tylnymi kołami, a wówczas napotkamy gwiazdę polarną — świecącą silnym blaskiem, która jest końcem dyszla Małego Wozu.



Określenie przydatności dróg i mostów do przejazdu, wyszukiwanie brodów.

Poza nawierzchnią drogi wielkie znaczenie dla marszu jednostki zmotoryzowanej posiada ukształtowanie terenu, po którym rozpoznawana droga przebiega. Stoki łagodne, tj. posiadające kąt nachylenia od 1—10° oraz spadziste od 10—25° dostępne są dla wszystkich rodzajów broni, a więc i dla samochodów, posiadających nawet poważny ciężar na holu. Pagórkowate i górzyste ukształtowanie terenu jakkolwiek zmniejszą średnią szybkość marszu i utrudniają swobodę manewrowania (zjazd poza szosę często niemożliwy) ułatwiają ukrycie ruchu maszerującej jednostki przed obserwacją nieprzyjaciela.

Rozpoznając drogi polne i leśne musimy zwrócić szczególną uwagę na podłoże. Zachowują one bowiem szczególnie o ile grunt jest gliniasty, długo wilgoć, co może spowodować, że w okresie opadów staną się one całkowicie nieprzydatne dla ruchu samochodów.

Poważną przeszkodę w marszu stanowić mogą rzeki, kanały itp., szczególnie o ile nieprzyjacielowi udało się zniszczyć mosty Dlatego też musimy umieć wynajdywać brody i określać ich przekraczalność.

Brody poznajemy po śladach kół lub bydła oraz po marszczeniu się wody, po rozszerzeniu powierzchni wodnej na prostych odcinkach rzeki i łagodnych zjazdach. Rozpoznając brody, stwierdzić musimy głębokość i szerokość brodu, szybkość prądu, stan gruntu dna i brzegów rzeki, podejścia do brodu i wyjścia z niego. Dopuszczalna głębokość wody przy przeprawach w bród samochodów zależy od szybkości prądu i wynosi (w metrach przy szybkości prądu) do 1 m/sek. 0,50, do 2 m/sek. 0,40, powyżej 2 m/sek 0,30.

Szybkość prądu rzeki mierzyć możemy w najprostszy sposób za pomocą kawałka drzewa wrzuconego do wody, mierząc czas w ciągu którego przepłynie on pewną odległość, np. 100 m. Odległość w metrach dzielimy następnie przez czas zmierzony w sekundach, np 50 sek. Da nam to w wyniku szybkość prądu rzeki w tym wypadku 2 m/sek.

Busola

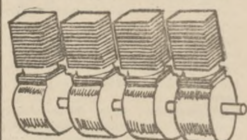
pudełko
muszka
zacisk
igła
szczerbina
tarcza
wskaźnik
wieczko
Widok ogólny

ZOŁNIERZE LINIOWI POZNAJĄ SAMOCHOD

W poprzednich numerach „Za Kierownicą" zapoznaliśmy się z budową i działaniem jednocylindrowego silnika czterosuwowego i dwusuwowego. Obecnie poświęcimy trochę czasu na zapoznanie się z budową silników wielocylindrowych. Wiemy dobrze, że pod maską Skody, Pobiedy, czy GAZ'a nie stoi silnik jednocylindrowy, taki jak spotykamy w motocyklu np. Jawa—250 cm3. Ale tutaj stop! Co to jest te 250 cm3?... Jest to pojemność skokowa cylindra, to znaczy przestrzeń zawarta pomiędzy dolnym położeniem tłoka (a więc dolnym martwym punktem) a górnym położeniem (a więc górnym martwym punktem). Objętość tą mierzymy w cm3 lub w litrach. Stąd też właśnie Jawa 250 cm^3, inaczej ¼ litra. Ponieważ zwiększenie mocy silnika wymaga (w normalnych warunkach) zwiększania jego pojemności, a to jest ograniczone możliwościami konstrukcyjnymi przy silnikach jednocylindrowych, trzeba budować silniki wielocylindrowe, tzn. łączyć po kilka silników jednocylindrowych razem.

Cylindry przeważnie są ustawione jeden za drugim i to pa 46 lub 8 w jednym rzędzie. W specjalnych konstrukcjach bywa ich więcej. Dzieje się to przeważnie z silnikami czterosuwowymi, natomiast silniki dwusuwowe powstają z ustawienia przeważnie tylko dwóch cylindrów obok siebie, np. samochody DKW. Pomyślmy teraz o cyklu pracy takiego czterosuwowego silnika o czterech cylindrach np. Skoda.

Wiemy, że na dwa obroty wału korbowego wypadał 1 suw pracy. Jeżeli więc mamy połączone cztery cylindry, to na te



Schematyczne przedstawienie zasady połączenia 4 jednocylindrowych silników w jeden silnik czterocylindrowy.

same dwa obroty mamy już cztery suwy pracy, a więc gdy rozłożymy odpowiednio kolejność zapłonu, to uzyskamy co pół obrotu wału jeden suw pracy. Tak więc czym więcej będziemy mieli cylindrów tym równiejsza będzie praca naszego silnika.

Wiemy więc już w zasadzie wszystko co potrzeba do zrozumienia pracy silnika samochodowego.

Zanim przejdziemy do samego napędu kół, zastanówmy się jeszcze nad ilością energii wyprodukowanej przez silnik, która posłużyć ma do poruszania samochodu. Otóż jeżeli przyjmiemy, że w dostarczonej benzynie, którą spala silnik znajduje się 100% energii to niestety tylko 21% zostaje zużytkowane do napędu samochodu. Reszta energii zostaje pochłonięta na poruszanie przyrządów pomocniczych jak prądnica, pompa wodna, rozdzielacz itp. w ilości 3%, na pokonanie tarcia wewnątrz silnika w wysokości 7%, zostaje odprowadzona przez układ chłodzenia w ilości 33% i wreszcie największa strata, to „ucieczka" energii ze spalinami w ilości aż 36%.

Mapa wojskowa da'e następujące wiadomości:

ELEMENT TERENU	WIADOMOŚCI PEWNE	WIADOMOŚCI PRZYBLIŻONE
a) Wody i przeprawy	rodzaj i kierunek	obfitość wód, łatwość przekraczania, dostępność brzegów, wydajność zbiorników wody do picia.
b) Komunikacje	rodzaj i kierunek	przydatność
c) Zabudowania i osiedla	położenie i typ	ugrupowanie poszczególnych domów i ogrodów
d) Szata roślinna	rozmieszczenie	dostępność.
e) Gleba		
Nie daje odpowiedzi na pytania co do:		
głębokości, szybkości prądu, rodzaju dna (piaszczyste, muliste itp.), dostępności brzegów zlodzenia (grubości powłoki lodowej), wytrzymałości i stanu przepraw stałych, pojemności środków przewozowych pływających, stanu poziomu wód w danej porze roku;		
stanu dróg i ich utrzymania, przelotności linii kolejowych, ew. zniszczeń dokonanych przez przeciwnika;		
rodzaju budynków i materiału, z jakiego są zbudowane, pojemności domów, możliwości kwaterunkowych miejscowości, zapasów wody do picia i innych zasobów miejscowych;		
wieku lasów i możliwości przebycia ich poza drogami, stanu kultur rolnych (czy stanowią one przeszkodę i w jakim stopniu)		
rodzaju gleby, przekraczalności podmokłych obszarów w danej porze roku itd.		

Sierż. Filemoniuk Adam

Przed wyjazdem na ćwiczenia polowe

CO KIEROWCA-SAPER MUSI WIEDZIEĆ O ŁADOWANIU PONTONÓW

Załadowanie pontonu na samochód nie jest rzeczą tak łatwą, jakby to się komuś „niewtajemniczonemu" mogło wydawać. Bez znajomości tej zasadniczej dla każdego kierowcy w wojskach saperskich umiejętności, nigdy nie będziemy umieli dobrze wykonać postawionego przez dowódcę zadania. Posłuchajmy więc kilku dobrych rad doświadczonych kierowców-saperów na ten temat.

Półponton ustawia się na platformach samochodu dnem w dół w ten sposób, by jego ścięty koniec przylegał do przedniej ściany samochodu.

W celu zapobieżenia poprzecznym przesunięciom pontonu na platformie przybija się gwoździami do podłogi platformy dwie podłużne listwy ograniczające o grubości 4—5 cm. Położenie listew względem osi podłużnej samochodu winno być symetryczne i odstęp między wewnętrznymi ich bokami winien wynosić 134—135 cm. Listwy przybija się gwoździami 125—150 mm dług. do wszystkich poprzecznic platformy; równocześnie wstawia się między dno platformy i podłużne belki podwozia samochodu, blisko ich końca, dodatkową silną poprzecznicę z kantówki 10×20 cm i mocuje się ją za pomocą klamer, drutów i klinów (patrz rysunek 1 i 2, gdzie pokazano układanie sprzętu na samochodach typu A i b). Do wnętrza ustawionego na samochodzie półpontonu wkłada się dyle pomostowe, kotwice, liny, wiosła, bosak, słupki poręczowe, strzemiona krawężnikowe i pozostałe drobne części. Wszystkie powyższe elementy układa się w miarę możności jak najbliżej przedniej ścianki pontonu. Kotwice przymocowuje się za pomocą liny: pozostały sprzęt również obwiązuje się linami tak, by nie dopuścić do przesuwania się go podczas transportu.

Do burty półpontonu układa się dwie poprzeczne podkładki przewozowe, jedna sworzniami do skrajnych (od przedniej ścianki) pionowych otworów obrzeża, a drugą — do piątych (od tylnej ścianki) otworów pionowych obrzeża.

C M B D F E G

L A J K H N

A — półponton; B — dziób opływowy; C — belki nośne; D — rygle pośrednie; E — krawężniki; F — rygiel boczny; G — małe strzemię krawężnikowe; H — dyle pomostowe; I — wiosła; K — bosak; L — podkładka przewozowa; M — rygiel dociskowy; N — listwa.

Na podkładach przewozowych układa się belki nośne, krawężniki i rygle. Najpierw podnosi się bliższy samochodu koniec belki, kładzie się go na burtę półpontonu lub wprost na tylną podkładkę przewozową, a następnie całą belkę posuwa się w przód tak długo, aż tylny sworzeń stały znajdzie się nad otworem w tylnej podkładce przewozowej. Wówczas belkę obraca się sworzniem w dół i wstawia się sworzeń w otwór. Wszystkie długie elementy układa się tak, by zwisały nad kabiną kierowcy samochodu, przez co środek ciężkości ładunku wypadnie nad tylną osią samochodu.

Na ułożonych belkach nośnych, krawężnikach i ryglach układa się rygiel dociskający, który przymocowuje się do burt pontonu za pomocą dwóch małych strzemion krawężnikowych.

Ułożone nad środkiem pontonu rygle boczne mocuje się za pomocą klinów drewnianych, wbijanych pod rygiel dociskający.

Przedni koniec pontonu przywiązuje się mocno liną zaczepioną za okucia urządzenia sprzęgającego do ramy oraz do przedniej ściany samochodu.

Podczas transportu należy co pewien czas naciągnąć rozluźnione liny i podbijać kliny. Drobny sprzęt, jak śruby, nakrętki, sworznie i strzemiona krawężnikowe należy układać w przygotowane uprzednio skrzynki i torby.

Średnia szybkość jazdy samochodów z pontonami wynosi w marszu 15—20 km/godz.

W czym tkwi niebezpieczeństwo?

NIERÓWNOMIERNE HAMOWANIE

Zdarzają się wypadki, że w samochodach świeżo naprawianych, w których przetoczono bębny hamulcowe pojawiają się nieprzyjemne drgania przy lekkim hamowaniu. Wibracja ta, polegająca na nierównej sile hamowania, zmniejszającej się w miarę obrotów przetoczonego bębna, w którym szczęki raz trafiają na mniejszą, a drugi raz na większą średnicę, jest łatwo wyczuwalna szczególnie na przednich kołach. Pozostaje jednak dużą trudnością ustalenie, które koło nierówno hamuje. Pomiary bębna przy średnicy od 25 — 35 lub więcej centymetrów nie wykażą bez specjalnych przyrządów niedokładności rzędu paru dziesiątych części milimetra. Dlatego proponujemy w takim wypadku skorzystać z poniższego sposobu.

gazety

Na równej powierzchni betonowej lub asfaltowej należy ułożyć wg szerokości toru samochodu kilka rozłożonych gazet jedna na drugiej i przejeżdżając powoli przez nie lekko przyhamować. Koło o zmiennej sile hamowania spowoduje pofałdowanie gazet, zaś koło hamujące równo nie wywoła tego. Po tak prostej próbie możemy od razu bęben danego koła oddać do ponownego przetoczenia lub wyrównania.

SKUTKI PRZECIĄŻANIA POJAZDU

Zaobserwowaliśmy przed paroma dniami na terenie magazynów wojskowych, jak kierowca samochodu ZIS-150 brał czynny udział w załadowywaniu materiałów i sam skrupulatnie układał skrzynie na samochodzie według wagi, celem odpowiedniego rozłożenia towaru.

Zapytany przez nas o przyczynę tej rzadko spotykanej troskliwości o ładunek, wyjaśnił, że uważa iż przeciążenie lub nieumiejętne ułożenie ładunku jest jednym z ważniejszych powodów niszczenia sprzętu samochodowego.

Prosiliśmy o bardziej szczegółowe rozwinięcie tego tematu i usłyszeliśmy co następuje:

„Powinno być nienaruszalną zasadą, że samochód nie może nigdy przewozić ciężarów, przekraczających najwyższą jego nośność, a w przypadkach, gdy pracuje on na złych drogach lub w terenie, obciążenie jego należy zmniejszyć.

Specjalną uwagę powinien kierowca zwracać na obciążenie samochodu w okresie docierania silnika. W tym bowiem czasie obciążenie pojazdu powinno być niepełne i ściśle odpowiadające odnośnym przepisom.

Samochodu nie wolno przeładowywać, gdyż wszystkie jego części obliczone są przez konstruktora dla pewnych ściśle określonych warunków pracy, a więc i ściśle określonego najwyższego obciążenia. W rezultacie samochód przeciążany zużywa się znacznie szybciej, znacznie więcej pochłania paliwa oraz poszczególne jego elementy bardzo często się psują. Prowadzenie przeładowanego samochodu jest trudne, a niewprawny kierowca łatwo może spowodować wypadek.

W przeładowanym samochodzie mogą zachodzić następujące zjawiska:

a) Znacznie szybsze zużycie silnika wskutek tego, że dla przebycia tej samej drogi musi on wykonać znacznie większą ilość obrotów (jazda na niższych biegach).

b) Znacznie większe zużycie paliwa, gdyż silnik dla pokonania tej samej przestrzeni pracuje dłużej i przy całkowicie otwartej przepustnicy.

c) „Spalanie" się okładzin tarczy sprzęgła wskutek poślizgu.

d) Nadmierne zużycie kół zębatych i łożysk skrzyni przekładniowej, występujące wskutek zbyt wielkiego obciążenia oraz częstej zmiany biegów.

e) Ukręcanie się wałów napędowych (na wieloklinach) oraz szybkie wyrabianie się przegubów.

f) Ukręcanie się półosi obciążonych wskutek bardzo dużego momentu skręcającego. Przypadki takie zdarzają się zwłaszcza w ciężkich warunkach drogowych.

g) Obłamywanie się szyjek zwrotnic kół przednich oraz zginanie się i łamanie półosi odciążonych.

h) Nadmierne wyrabianie się i pękanie łożysk kulkowych lub rolkowych w kołach przednich oraz na półosiach.

i) wyginanie osi przedniej i tylnej mostu, w następstwie czego koła przyjmują położenie nienormalne, które utrudnia w wysokim stopniu prowadzenie samochodu i wybitnie przyspiesza zużycie ogumienia. Odkształcania te przy większych obciążeniach mogą przejść w odkształcania trwałe.

j) Nadmierne obciążenie trybów atakującego i talerzowego powoduje wygniatanie spomiędzy ich zębów oleju, wskutek czego zęby te szybciej się zuzywają, a w cięższych warunkach drogowych mogą się wykruszyć lub wyłamać.

k) Pękanie lub wyginanie się piór resorów. Odkształcania, spowodowane znacznymi wygięciami, mogą pozostać jako trwałe i mogą być przyczyną pękania poszczególnych piór.

l) Wyginanie się ramy, które z czasem może przyjąć formę odkształcenia trwałego. W następstwie występuje zmęczenie materiału i rama pęka.

m) Znacznie szybsze i większe zużycie hamulców, gdyż kierowca w przeładowanym samochodzie dłużej musi ich używać i mocniej musi je naciskać.

n) Nadmierne zużycie opon, których wytrzymałość obliczona jest przez fabrykę tylko dla pewnego maksymalnego obciążenia. Wskutek przeładowania gumy, napompowane do normalnego ciśnienia „siadają" W czasie jazdy gumy takie niszczą się bardzo szybko, gdyż przegrzewają się, i tkanina w nich pęka.

Wynika z powyższego, że szkody jakie mogą powstać na skutek przeładowania samochodu, są tak znaczne i poważne, że kierowca oraz dysponujący sprzętem samochodowym nie mają prawa zgodzić się na przeładowywanie samochodu lub wydawać zarządzeń o ładowaniu ponad normę.

O ile z jednej strony przeciążenie samochodu, jako bardzo dla niego szkodliwe, powinno być całkowicie wyeliminowane z myśli kierowcy, o tyle względy ekonomiczne nakazują, aby nośność samochodu była zawsze wykorzystana. Za wyjątkiem okresu docierania samochodu, powinien on być w miarę możności naładowany do maksymalnej swej nośności, gdyż prosty rachunek wykazuje, że niewykorzystanie nośności samochodu jest zwyczajną rozrzutnością".

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

UCZYMY SIĘ

PRZEJEŻDŻAĆ PRZEZ BRÓD

W warunkach bojowych niejednokrotnie może każdemu z nas zdarzyć się konieczność przebycia rzeki w bród.

W umiejętności tej ćwiczyli się nasi koledzy w zeszłym roku na jednym z obozów letnich w czasie raidu taktyczno-terenowego. Posłuchajmy, co mówi na ten temat plut. Lubek Antoni.

Technika jazdy w bród jest następująca przede wszystkim podczas jazdy nie zatrzymywać się w wodzie, aby uniknąć ugrzęźnięcia kół w zamulonym dnie rzeki. W tym celu trzeba jechać na jednym z niższych biegów aby nie zaszła potrzeba przełączania go podczas przejazdu. Głęboki bród może spowodować zalanie tłoka wodą; w tym wypadku trzeba na tłumik włożyć wąż gumowy, odprowadzić jego koniec do góry i umocować w tym położeniu. Jeśli gaźnik nie ma filtru powietrza, należy wąż gumowy nałożyć także na rurę powietrzną gaźnika. Chłodnicę z przodu można osłonić dyktą lub brezentem aby wietrznik nie rozbryzgiwał wody na przyrządy zapłonowe. Woda może się również dostać do obudowy sprzęgła i hamulca, dlatego po wyjeździe z wody należy je osuszyć: sprzęgło — przez niecałkowite wyłączenie, hamulce zaś — przez częste przyhamowywanie podczas jazdy. Jeśli się woda dostanie do miski olejowej silnika i obudowy skrzynek (biegów i rozdzielczej), zaleca się po przejechaniu brodów i 5-minutowym postoju odkręcić kurek spustowy i wypuścić wodę, która jako cięższa od oleju spłynie z karteru wcześniej. Gdy olej zacznie wyciekać, kurek zamknąć. Ze skrzynek trzeba wodę również usunąć

ŻYMIRSKI ANDRZEJ

PRZYGOTOWANIA DO WIOSENNEJ EKSPLOATACJI

Szybkimi krokami (nie tylko kalendarzowo) zbliża się dzień przestawienia taboru z eksploatacji jesienno - zimowej na użytkowanie wiosenno - letnie. Nadchodzący okres, oczekiwany z utęsknieniem przez wielu kierowców (np. samochodów otwartych lub motocykli) wymaga od nas pewnych prac przygotowawczych wszystkich zespołów pojazdu mechanicznego. Wiemy doskonale ze świeżo minionej praktyki, ile kłopotów dla naszego samochodu i dla kierowców przygotowała zima.

Była ślizgawica i odwilż, były zaspy śniegu i błoto, mgła i rażące słońce. Wszystko to wytrzymać musiał nasz sprzęt umiejętnie przygotowany do zimy. Aby jednak mógł przetrzymać niezawodnie i lato — musi być również do tego okresu przygotowany. Powiecie napewno, że lato przecież nie stawia takich przeciwności jak zima, oraz, że samochód nie jest z cukru i nic mu się nie stanie. Otóż nie można tak twierdzić, zanim nie zastanowimy się chwilę nad tym, co może grozić naszemu samochodowi w momencie nie przygotowania go do nadchodzącego lata.

Po pierwsze zmiana temperatury: a więc od zimnych nocy do upalnego południa różnica może wahać się od 40° C do 60° C i więcej stopni. Oznacza to, że silnik, ogumienie, bateria i inne zespoły samochodu muszą posiadać zdolność bezbłędnego funkcjonowania nawet w tak wysokich temperaturach. Silnik musi więc być odpowiednio chłodzony i równocześnie odpowiednio intensywnie smarowany. A więc chłodnica i układ chłodzenia muszą być całkowicie czyste i wolne od osadów, pompa wodna winna być całkowicie sprawna, pasek do niej w dobrym stanie i należycie naciągnięty. O tym, że poziom wody powinien być codziennie kontrolowany, wspominać chyba obszerniej nie trzeba. Rozumiemy dobrze, że silnik pracując w wyższej temperaturze musi mieć doskonałe warunki smarowania, które ma ułatwić tak odprowadzanie ciepła jak i zapobiec nadmiernemu tarciu, a więc oszczędzić zużycie i zmniejszyć stratę mocy na pokonywanie oporów wewnętrznych. Dlatego też staje się koniecznością całkowicie uzasadnioną wymiana oleju z zimnego na letni. W razie nie wymienienia oleju rzadkiego, jakim był zimowy, przy dość znacznym zagrzaniu silnika, wraz z jego dużym obciażeniem może nastąpić przerwanie smarowania olejowego na gładziach cylindrowych i w konsekwencji... zatarcie gotowe.

Te same mniejwięcej powody zmuszają nas do wymiany oleju w wyrównywaczu i skrzyni biegów. Zbyt rzadki olej w dość wysokiej temperaturze lata stanie się za wodnisty i powodując przeciekanie przez minimalne nieszczelności obniży również wartość smarowania, polegającą na oddzielaniu pracujących zębów przekładni warstwą smaru. Smar gęsty wytrzymuje nacisk zębów i nie ulega rozgniataniu, podczas gdy rzadki zostanie całkowicie wyciśnięty na zewnątrz, a koła zębate będą się zużywały zbyt szybko przez bezpośrednie ścieranie się zębów o zęby.

Ogumienie naszego pojazdu zacznie stykać się z gorącym asfaltem czy betonem, ulegając znacznie mniejszemu chłodzeniu o nawierzchnię, niż to było w zimie. Kurz zalegający drogi, drobiny krzemu ostrzejsze od szkła, dostawać się będą przez nawet najmniejsze szczeliny do wnętrza uszkodzonej opony, niszczyć ją i dętkę. Dlatego też, dokładne zbadanie stanu ogumienia, usunięcie uszkodzeń, natalkowanie wnętrza i utrzymywanie odpowiedniego ciśnienia wraz z rozsądną jazdą nie niszczącą ogumienia, będą podstawą należytego ustosunkowania się do gum naszego pojazdu.

Powiedzieliśmy tu słów kilka o kurzu, pamiętajmy więc, że to też jest warunek odmiennego użytkowania niż w zimie. Teraz dbałość o filtr powietrzny na gaźniku musi być naprawdę jak najdalej posunięta. Kurz zasypany przez niedbale konserwowany filtr, może spowodować tak szybkie zużycie silnika, że przebieg międzynaprawczy w pewnych warunkach może zmniejszyć się o 50 — 70%. Dlatego też filtr musi być jak najczęściej przemywany i jak najdokładniej kontrolowany, aby zasysane powietrze przechodziło tylko przez element filtrujący, a nie mogło dostawać się do rury ssącej inną drogą. Szczególną uwagą należy otoczyć filtry mokre, pamiętając o częstym wymienianiu w nich oleju nie tylko zgodnie z instrukcją fabryczną w stosunku do przejechanych kilometrów, ale i do rzeczywistych warunków pracy samochodu czy ciągnika. Będzie prawdziwym przestępstwem przemywanie filtra i zmiana oleju w nim np. co 1.500 km, w wypadku stałego poruszania się po polnych drogach pełnych kurzu, gdy ilość osiadających zanieczyszczeń w filtrze już po 150 czy 200 km. dawno przewyższy ilość, która osiadłaby po 1.500 czy 2.000 km. jazdy po drogach asfaltowych.

Wiąże się to równocześnie z koniecznością częstej wymiany oleju w silniku, który z tych samych powodów ulega szybszemu zanieczyszczeniu w ciężkich drogowo warunkach pracy.

Wspominaliśmy na wstępie, że bateria musi pracować nadal sprawnie, pomimo podwyższonej temperatury. Nie należy tego bagatelizować, tylko kazać u elektrotechnika wymienić elektrolit, pamiętając już napewno z poprzednich naszych artykułów o bateriach, że gęstość elektrolitu zmienia się również w zależności od temperatury. Czyniąc pewne przygotowania w instalacji elektrycznej do sezonu letniego, nie można pominąć ponownego przeregulowania prądnicy. Pamiętamy z pewnością, że przed zimą zdolność ładowania została podwyższona, gdyż częste uruchamianie zimnego silnika jak i jazda ze światłami już od wczesnych godzin popołudniowych, wymagała dużego zapasu energii elektrycznej. Teraz natomiast nadmierne ładowanie obniżyłoby żywotność tak prądnicy jak i akumulatora.

St. sierż. T. Koziołkiewicz

OSZCZĘDZAJMY PALIWO

Trudna, wymagająca wiele pracy i wkładów pieniężnych jest droga prowadząca od ropy naftowej do benzyny, którą używamy do napędu samochodu.

Każda kropla zaoszczędzonej benzyny dopomaga nam szybciej wykonać wielki Plan 6-letni, którego ważnym czynnikiem jest motoryzacja, równocześnie zaś oszczędza państwu wiele wydatków związanych z kosztowną produkcją benzyny.

Każdy z nas kierowców, magazynierów MPS ma w tej dziedzinie bardzo duże możliwości, które powinniśmy się starać jak najlepiej wykorzystać.

O oszczędności paliwa przez dobre prowadzenie samochodu i troskliwą jego konserwację pisaliśmy w poprzednim numerze. Obecnie zastanowimy się nad stratami benzyny przy jej transporcie oraz tankowaniu i sposobach walki z nimi.

Straty przy transporcie powstają wskutek rozpryskiwania, ulatniania się i rozlania benzyny.

Przewóz paliwa powinien być wskutek tego dokonywany w opakowaniu (beczkach) w zupełnie dobrym stanie, czystym i sprawdzonym, zapełnionym nie więcej jak w 90 — 95%, — to w celu zapobieżenia rozpryskiwania i sączenia się w wypadku nagrzewania się benzyny i parowania jej, pod wpływem promieni słonecznych, beczki (cysterny) powinny być pomalowane na jasny kolor, dobrze odbijający promienie słoneczne. W celu zapobieżenia ulatniania się benzyny, cysterna powinna być szczelnie zamknięta, aby w czasie ruchu prąd powietrza wpadając do cysterny, nie unosił najlepszych cząstek benzyny. Przy przewożeniu paliwa w beczkach, należy układać je korkami do góry, dobrze umocować na samochodzie, a w czasie upałów przykrywać brezentem, zmoczonym w wodzie.

Straty przy magazynowaniu powstają wskutek przeciekania, wietrzenia i parowania przez klapę oraz w czasie napełniania zbiornika.

Przeciekaniu benzyny przez nieszczelne połączenia zapobiega się przez uprzednie dokładne sprawdzenie cystern. Można je określić dzięki posmarowaniu podejrzewanego miejsca kredą. W razie przeciekania w tym miejscu kreda ciemnieje.

Wietrzenie benzyny tzn. straty benzyny w stanie gazowym, następuje w razie nieszczelności w pokrywach zbiorników, Straty z tego tytułu mogą dochodzić do 3—5% produktu przechowywanego przez okres letni. Zapobiedz tym stratom można tylko przez przechowywanie benzyny w zamknięciu hermetycznym, przy czym przetaczania benzyny należy dokonywać przez rurociągi, bez otwierania pokrywy zbiornika.

Straty przy wydawaniu — powstają wskutek rozlewania i rozpryskiwania oraz wskutek niewłaściwej miary wydawanego paliwa i smarów.

Straty paliwa spowodowane przez stosowanie nieodpowiedniego sprzętu (nalewanie z beczki do wiadra i z wiadra do lejka) wynoszą przeciętnie 1.0—1,5%. Przy posługiwaniu się pompą zwykłej konstrukcji, bez żadnych specjalnych urządzeń, straty wynoszą do 0,12%.

Samochody		w litrach na 100 km	
GAZ GAZ	67	15,0	
GAZ	51	26,0	
GAZ	55	20,5	
(autobus Sanitarka)			
GAZ M	20	13,5	
ZIS	5	34,0	
ZIS	110	27,0	
SKODA	1101	8,5	

UWAGA: Normy zużycia oleju do silnika samochodowego, oblicza się w stosunku 5% od norm zasadniczych zużycia benzyny.

ppor. Z. Kubiak

JAK WYPEŁNIAĆ »Rozkaz wyjazdu«

Zbliża się okres wiosenny, a wraz z nim częstsze użytkowanie pojazdów mechanicznych w wojsku. W związku z tym wspomnieć należy o aktualnej sprawie właściwego wypełniania rozkazu wyjazdu. Z opisem właściwego wypełniania rozkazu wyjazdu winni zainteresować się wszyscy dyspozytorzy oraz wszyscy kierowcy.

Po pierwsze opiszę sposób wypełniania druków, które w wielu wypadkach wypełniają sami kierowcy.

Rozkaz wyjazdu wypełnia się atramentem, czytelnym pismem. Na pierwszej stronie rozkazu wyjazdu podaje się

WZÓR

ROZKAZ WYJAZDU

— datę wystawienia rozkazu wyjazdu oraz na jaki okres czasu jest ważny.

— markę pojazdu mechanicznego, numer rejestracyjny i nazwisko kierowcy przydzielonego do danego pojazdu,

— nazwę jednostki lub pododdziału i do czyjej dyspozycji został wysłany,

— trasę jazdy,

— z czyjego rozkazu następuje wyjazd,

— termin wyjazdu z podaniem godziny,

— termin powrotu,

— rodzaj i wagę przewożonego ładunku.

Ponadto kierowca podaje szczegółowo ilość M.P.S. w zbiorniku pojazdu przed wyjazdem.

Szef Służby Samochodowej, względnie upoważniony podoficer własnoręcznym podpisem umieszczonym w lewym górnym rogu rozkazu wyjazdu, stwierdza, że pojazd jest pod względem technicznym zdatny do użytku i że wyjazd jest dozwolony. Po wykonaniu w/w. czynności rozkaz przedstawia się do podpisu i opieczętowania dowódcy jednostki użytkującej.

Praca pojazdu

Na odwrotnej stronie rozkazu wyjazdu określa się pracę wykonaną przez pojazd mechaniczny.

Rubryki omawiające pracę pojazdu mechanicznego wypełnia kierowca zapisując każdą dyspozycję oddzielnie.

— Po zakończeniu jazdy osoba korzystająca z pojazdu wpisuje w rubryce omawiającej czas i miejsce zakończenia pracy, miejscowość i godzinę zakończenia pracy, stwierdzając to własnoręcznym podpisem. Jeżeli w czasie pracy pojazdu mechanicznego, lub powrotu nastąpi uszkodzenie pojazdu wymagające naprawy i dające się łatwo usunąć, kierowca po usunięciu uszkodzenia winien wpisać w rozkazie wyjazdu w rubryce „Uwagi" czas zużyty na naprawę uszkodzenia.

Surowo wzbronione jest użytkowanie pojazdów mechanicznych nie posiadających liczników lub posiadających uszkodzone liczniki kilometrowe.

— Władek uważnie szkoli się na wykładach fachowych. Rozumie, że przez szkolenie osiągnie dobre wyniki w codziennej pracy.

— Zdobytą teorię zastosować należy w praktyce. Władka cechuje stała troska o wzorowy stan techniczny samochodu, szczególnie zaś o układ zasilania. Codziennie przed i po powrocie dokładnie sprawdza swój samochód.

— Władek wie, że przez właściwy sposób uzupełniania paliwa można zaoszczędzić wiele kilogramów cennych materiałów pędnych. Napełniając zbiornik, czyni to tak, by nie utracić ani jednej kropli paliwa.

— Dowództwo ocenia żołnierski patriotyczny stosunek Władka do powierzonego mu cennego sprzętu i dokonaną przez niego oszczędność paliwa. Wzorowego kierowcę wyróżnia rozkaz — czeka go zasłużony urlop wśród rodziny.

mjr. inż. Witkowski

DOBRZE PRZYGOTUJEMY CIĄGNIKI DO EKSPLOATACJI WIOSENNO-LETNIEJ

Powolne lecz stałe podnoszenie się temperatury, przyrost godzin dnia, są oprócz kalendarza widomym znakiem zbliżającej się coraz szybciej wiosny. Rozpoczyna się dla nas traktorzystów okres, w którym musimy pomyśleć o przygotowaniu naszego parku by mógł tak samo sprawnie pracować w zmienionych warunkach jak pracował dotychczas mimo licznych trudności, które przyniosła ze sobą zima.

Zastanówmy się za tym w pierwszym rzędzie czym charakteryzuje się nadchodzący okres wiosenno-letni w dziedzinie eksploatacji ciągników.

Głównymi jego cechami są jak wynika to już z pory roku podniesiona temperatura otaczającego powietrza i kurz. Oprócz tego w okresie obozów letnich ciągniki pracować będą na bezdrożach pokonując trudności terenowe jak rowy, wzniesienia itp. Opisane wyżej warunki pracy ciągników w lecie powodują, że silniki często zostają przegrzane, spada lepkość olejów silnikowych, zwiększa się ścieralność gładzi cylindrowych, do których dostaje się większa niż w czasie zimy ilość kurzu. Powstaje poza tym nowe niebezpieczeństwo spowodowane szybszym parowaniem paliwa — możliwość pożaru — przed którym musimy chronić nasze ciągniki.

Pamiętajmy przy tym, że zasadnicze znaczenie posiada w przygotowaniu do eksploatacji wiosennej terminowość. Od niego bowiem zależy wykonanie zadań w trudnym okresie roztopów. Opóźnianie wykonania prac przygotowawczych może ponadto spowodować szkody wymagające później poważnych napraw.

Pierwszą i podstawową czynnością będzie oczywiście dokładny przegląd stanu ciągnika, który ma przecież poza sobą ciężki okres użytkowania w zimie. Oczyścimy go za tym dokładnie i z brudu i błota, po czym przejrzyjmy i poprzyciągajmy umocowania poszczególnych zespołów oraz wyregulujmy mechanizmy kierownicze. Jeżeli przegląd wykaże konieczność wymiany jakiegoś zespołu lub części, przeprowadzimy ją w czasie jego trwania.

Następną czynnością jest zamiana olejów zimowych na letnie. Oleje z poszczególnych agregatów ciągnika (silnik, skrzynka biegów, przekładnia główna i boczna), spuszczamy bezpośrednio po zatrzymaniu ciągnika. ułatwia to bowiem ściekanie rozgrzanego oleju. Przed nalaniem oleju letniego, miskę olejową silnika przemywamy świeżym olejem, pozostałe zaś zespoły naftą.

Wlewając olej pamiętajmy aby nie popełnić częstego jeszcze błędu polegającego na usuwaniu filtrów z lejków lub wlewów, celem przyśpieszenia napędzania danego mechanizmu olejem.

Po wlaniu mierzymy ilość oleju linijką kontrolną, po czym obracamy kilkakrotnie wał korbowy, a następnie zapuszczamy silnik na jedną — dwie minuty, aby wypełnić przewody i filtry olejowe.

Dalszą z kolei pracą przygotowawczą, do której przystąpimy będzie dokładne przejrzenie układu chłodzenia, sprawdzenie złącz i uszczelek, oraz przemycie go czystą wodą. W wypadku gdy podczas przeglądu stwierdzimy w układzie chłodzenia kamień kotłowy, przemywamy go roztworem 1 kg sody kaustycznej i 0,5 l. nafty na 10 l. wody.

Przemyć należy również zbiornik, filtry oraz przewody paliwowe. Zwracamy tu szczególną uwagę na trwałość połączeń. Pamiętajmy, że trzeba bezwzględnie usunąć wszelkie nieszczelności, które nietylko uniemożliwiają oszczędność paliwa ale także grożą i zapaleniem się ciągnika. Wlewając świeże paliwo zwracajmy zawsze uwagę by było ono czyste i przefiltrowane. Czystość paliwa ma bowiem szczególnie duże znaczenie dla dobrej pracy wysokoprężnego silnika.

W okresie letniej eksploatacji ważny element ochrony silnika przed zanieczyszczeniami stanowią filtry powietrzne. Musimy więc poświęcić im szczególną uwagę. Należy je rozebrać, przeczyścić i przemyć, a następnie po złożeniu nasycić olejem.

Szczególnie starannie musimy sprawdzić szczelność połączeń rury filtra z gaźnikiem aby wykluczyć możliwość przenikania „dodatkowego powietrza", a z nim pyłu i kurzu. Z kolei przystępujemy do przejrzenia instalacji elektrycznej. Rozpoczynamy od przejrzenia stanu akumulatorów oraz sprawdzenia gęstości elektrolitu, która wynosić powinna 1,273.

Akumulatory należy czyścić z brudu i kurzu przy zamkniętych korkach, aby zabezpieczyć wnętrze od zanieczyszczenia. Po akumulatorze kolej obecnie na prądnicę. Prąd ładowania redukujemy do 9 — 11 A, sprawdzamy stan szczotek i kolektora oraz usuwamy nagromadzony tam pył, przecierając je szmatą zmoczoną w benzynie.

Nasze prace przygotowawcze zakończymy przeglądem urządzeń przyczepnych oraz doprowadzeniem do porządku, przygotowaniem do konserwacji i przekazaniem do magazynów urządzeń i środków służących do ułatwienia eksploatacji w okresie zimowym jak podgrzewacze olejowe, pokrowce ocieplające itp.

Przeprowadzone w ten sposób przygotowanie ciągników do wiosenno-letniego użytkowania da nam poczucie dobrze spełnionego obowiązku żołnierskiego i zabezpieczy naszym ciągnikom pełną sprawność techniczną w okresie wzmożonego szkolenia wojska.

por. inż. Górecki

SPRAWDZANIE ROZRUSZNIKÓW SAMOCHODOWYCH

Robi się coraz cieplej — czuć w powietrzu wiosnę. Już niedługo będziemy mogli używać również rozruszników przy pierwszym rannym uruchomieniu silników samochodowych, czego nam nie wolno było robić w okresie zimowym. Zapoznajmy się więc z przyczynami niedomagania naszych dzielnych „pomocników" oraz ze skomplikowanym nieraz sposobem ich wykrywania.

Dopomoże nam w tym niewątpliwie poniższy artykuł.

Każdy z nas, kierowców przekonał się z pewnością, ile zmartwień i kłopotów przynosi niesprawny rozrusznik — szczególnie przy samochodach ciężarowych.

Dlatego też w wypadku stwierdzenia początkowych niedomagań, należy w pierwszym rzędzie sprawdzić jego charakterystykę elektryczną i mechaniczną, opierając się na danych fabrycznych, podanych w poniższej tabelce.

W celu przeprowadzenia sprawdzenia należy wymontować rozrusznik z silnika, odłączyć od niego mechanizm włączania i przygotować sobie następujący sprzęt, a mianowicie: amperomierz prądu stałego o zakresie pomiarowym do 600 A, woltomierz ze skalą do 15 V, obrotomierz, imadło równoległe, dynamometr (wagę) sprężynowy do 8 kg, dźwignię do długości 500 mm, zakończoną uchwytem strzemiączkowym, służącym do zamocowania jej na wałku rozrusznika, wspornik dla zamocowania dynamometru, wyłącznik jednobiegunowy, cztery przewodniki izolowane długości jednego metra, o przekroju 70 mm² i dwa przewodniki tej samej długości o przekroju 5 mm².

Charakterystyka	Typ rozrusznika		
	MA ∅ 4006 MA ∅ 4007	CT—8	CT-15
	Gaz MM Gaz AA Zis-5	Gaz-51 Gaz-63	Zis- 50 Zis-150 Zis-151
Bieg luzem			
Ilość obrotów na minutę	2700	4500	4300
Napięcie w woltach	6	6	12
Prąd pobierany (w amperach) nie więcej	80	80	90
pełnego obciążenia			
Napięcie (w woltach)	4,5	8	8
Prąd pobierany (w amperach) nie więcej	600	600	600
Moment obrotowy (w KG-M) nie mniej	1,8	2,7	2,6

Przed przystąpieniem do właściwego sprawdzania przygotowujemy sobie kartę kontroli rozrusznika wg podanego wzoru.

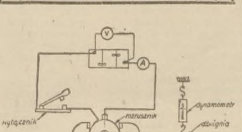
Mając gotową już kartę kontroli mocujemy rozrusznik wg schematu, nie zakładając dźwigni i dynamometru. Następnie przyłączamy do wałka rozrusznika obrotomierz, włączamy przy pomocy wyłącznika prąd i przy obrotach podanych w pierwszej tabelce natujemy wskazania woltomierza i amperomierza.

W ten sposób sprawdziliśmy charakterystykę rozrusznika podczas biegu luzem.

Przystępujemy obecnie do sprawdzenia charakterystyki pełnego obciążenia. W tym celu do wałka rozrusznika mocujemy dźwignię przy pomocy strzemiączkowego uchwytu, a jej drugi koniec łączymy z dynamometrem. Włączamy prąd i odczytane wyniki amperomierza i woltomierza wpisujemy do karty kontroli. Wielkość momentu obrotowego musimy wyliczyć mnożąc wskazania dynamometru w kg przez długość dźwigni w metrach wg wzoru M-P.L. (KGM), gdzie P oznacza wskazania dynamometru w kg, a **L** — długość dźwigni w metrach.

TABELA NR 2

1	Charakterystyka biegu luzem			
1	Ilość obrotów na minutę			
2	Napięcie w woltach			
3	Pobierany prąd **w** amperach (nie więcej)			
	Charakterystyka **przy** pełnym obciążeniu			
1	Napięcie w woltach			
2	Pobierany prąd w amperach (nie więcej)			
3	Moment obrotowy KGM (nie więcej)			



Sprawdzanie rozrusznika pod prądem nie powinno trwać dłużej niż 3—4 sekund.

Jeszcze o jeździe przez lód

Nasz artykuł pt. „Czy można jechać przez lód", zamieszczony w Nr 2 „ZK", uzupełniony został przez ppor. Stefana Kubiaka zamieszczonymi poniżej uwagami.

Przy przestrzeganiu tabelki o przejeżdżaniu samochodem, ciągnikiem, czy też innym środkom lokomocji, kierowca powinien pamiętać, że wytrzymałość lodu można zwiększyć przez wyłożenie go, tj. drogi po której mamy przejeżdżać, gałęziami lub słomą. D-ca kolumny wspólnie z d-cą jednostki przewożonej powinien zwrócić uwagę, ażeby samochody nie były zbyt przeciążone oraz nie zatrzymywały się na lodzie.

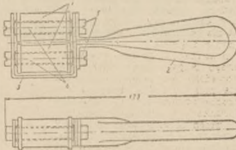
Przy przejeżdżaniu zamarzniętej rzeki nie wolno dopuścić ażeby dwa, lub więcej samochodów znajdowało się jednocześnie na lodzie. Dobrze jest wyznaczyć kilka dróg przejazdu, co zwiększy szybkość osiągnięcia przeciwległego brzegu przez kolumnę i zmniejszy jednocześnie bezpieczeństwo załamania się lodu.

ppor. Stefan Kubiak

Kierowca RACJONALIZATOR

Przelewanie benzyny

Niedawno czytaliście koledzy artykuł o trujących domieszkach benzyny i o przepisach, które należy przestrzegać w obchodzeniu się z nią. Ponieważ jednak ciągle znajdują się „amatorzy" narażania swego zdrowia przez bezpośrednie stykanie skóry z benzyną, a nawet przez jej połykanie przy przelewaniu wężem gumowym, podajemy poniżej opis nadesłanego przez bombardiera K. Latoszkę przyrządu do przelewania benzyny.



Przelewanie benzyny ze zbiornika samochodu do bańki lub butelki pomimo niebezpieczeństwa zatrucia oraz pożaru jest niestety często stosowane i praktycznie nie da się wyeliminować z życia kierowcy. Zasadą przelewania jest trzymanie jednego końca węża w zbiorniku benzyny a drugiego na zewnątrz poniżej poziomu paliwa. W momencie pociągnięcia ustami z wewnątrz węża wyciągamy powietrze a wytworzona próżnia pozwala benzynie na wpłynięcie do środka. Przypadkowo udaje się niektórym „fachowcom" oderwać usta od końca przewodu gumowego w ułamek sekundy przed pokazaniem się w nim benzyny. W momencie tym gdy paliwo pociekło i koniec węża opuścimy poniżej poziomu benzyny w zbiorniku, będzie ono płynąć równym strumieniem, aż do chwili gdy koniec tkwiący w zbiorniku wyciągniemy z benzyny.

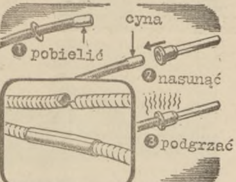
W tym też celu bomb. K. Latoszek skonstruował prosty przyrząd do zgniatania węża gumowego. Załączony rysunek pokazuje nam zasadnicze szczegóły tego aparaciku. Dwie rolki w kształcie szpulek (1) osadzone są na sworzniach (4) umocowanych śrubami do metalu (5) w oprawce (3), do uchwycenia służy rączka (2) wykonana z rurki. Otwory przez które przechodzą śrubki trzymające sworznie nie są okrągłe, lecz podłużne, co umożliwia przy grubszym wężu rozsunięcie rolek. Zrozumiałe, że ten prosty przyrząd może spełnić swe zadanie jedynie przy użyciu miękkiego węża gumowego, który pozwoli na dokładne ściśnięcie się.

Rysunek drugi przedstawia sposób trzymania węża gumowego i przyrządu do przelewaniu benzyny.

LINKA DO LICZNIKA

Często przytrafiają się samochodziarzom różne drobne uszkodzenia, dość kłopotliwe w naprawie. Jednym z nich jest urwanie linki napędowej szybkościomierza.

Jak taką naprawę przeprowadzić?... Dostać nową linkę z pancerzem? To nie zawsze można, ale trzeba spróbować albo skrócić linkę i pancerz (jeżeli miejsce urwania było blisko końcówki), albo z dłuższej linki zrobić krótszą. W tym celu po obcięciu oblutować grubo koniec linki, oczyścić środek końcówki i po wciśnięciu podgrzać. Równocześnie złamany lub uszkodzony pancerz można naprawić przez dokładne oczyszczenie z zewnątrz i pobielenie cyną, owinięcie na odpowiedniej przestrzeni paskiem blachy z pudełka po konserwach i oblutowanie.



POZNAJEMY *motoryzację* *bratniej* CZECHOSŁOWACJI



— Wy macie przemysł węglowy, my motoryzacyjny — powiedział nam kiedyś red. inż. A. Tuma. Było to w czasie, gdy red. Tuma — przedstawiciel AKRCS (Automobilklub Czechosłowacji) zwiedzał Polskę. Wtedy zrozumieliśmy. My eksportujemy węgiel — nasze bogactwo narodowe i otrzymujemy zań potrzebne nam towary. Czechosłowacja jest w gorszej sytuacji. Nie ma takiego — jak my, zagłębia węglowego, nie jest również do tego stopnia, jak my, krajem rolniczym. Rozwija więc swój przemysł i eksportuje gotowe wyroby — dzieło rąk robotniczych.

* * *



Przemysł motoryzacyjny Czechosłowacji ma długoletnią tradycję. W 1947 r. Zakłady Samochodowe TATRA obchodziły swoje 50-lecie. Z początkiem bieżącego stulecia rozpoczęła się w Pradze produkcja motocykli. Całe pokolenia fachowców wyspecjalizowały się w trudnych procesach technicznych, w obróbce i montażu zespołów pojazdu mechanicznego. I chociaż przemysł motoryzacyjny Czechosłowacji zwrócił na siebie



„Tasma młodych" zorganizowana przez członków CSM przyczynia się do szybszego wykonania planów produkcyjnych.

jeszcze przed wojną uwagę nie tylko Europy, ale całego świata, to jednak nie spełniał on wtedy podstawowych założeń i nie odgrywał roli, jaką posiada obecnie. Fabryki pojazdów mechanicznych i cały przemysł pomocniczy znajdował się bowiem w rękach kapitalistycznych spółek akcyjnych. Nie zwiększały one bynajmniej dochodu narodowego, a wyzyskiwany robotnik nie pracował wydajnie.

Dziś unarodowiony przemysł Czechosłowacji, kierowany przez przodujących robotników i inteligencję techniczną, nie tylko przewyższył ilościowo przedwojenną produkcję fabryk samochodowych i motocyklowych, ale dzięki nowym koncepcjom konstrukcyjnym wysunął się na jedno z czołowych miejsc na świecie.



Autobus Skoda — 706 RO — Silnik wysokoprężny czterosuwowy, moc silnika 145 KM, przy 1800 obr./min., stopień sprężania 1:2

TAK PRACUJE CZECHOSŁOWACKI ROBOTNIK

Zakłady im. Skoda w Pilźnie wykonały plan 2-go roku Gottwaldowej 5-latki 16 grudnia 1950 r. w 101,5%, realizując zobowiązanie podjęte w ramach uroczystości ku czci Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

— Tokarz J. Cziżek, pracownik Zakładów Skoda, pobił rekord szybkościowego skrawania metalu. W obecności fachowców z różnych zakładów pracę nad ścianą korpusu wykonał w ciągu 9 minut, zaś przy pracy nad głowicą uzyskał szybkość cięcia 1620 m na minutę.

— Zakłady Skoda w Mlada Boleslav wykonały plan 2-go roku „Pięciolatki" 14 grudnia ub. r. Dzięki socjalistycznemu współzawodnictwu i racjonalizatorstwu pracy został znacznie obniżony czas potrzebny na wyprodukowanie jednego samochodu Skoda 1101 — Tudor. Podczas, gdy na początku 5-latki marzeniem było



Popularna „Skoda" 1101. — Silnik cztero cylindrowy, czterosuwowy, pojemność 1,1 litra, średnica 68 mm, skok 75 mm. Zawieszenia kół niezależne. Zużycie benzyny 8 litrów/100 km., szybkość maksymalna 100 km/godz.,

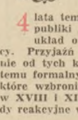
uzyskanie czasu 260 godzin, rok 1950 przyniósł 243 godziny, a w roku bieżącym robotnicy zobowiązali się tylko 235 godzin zużyć na wykonanie jednego wozu.



Ciężarówka Praga R...

WE WSPÓLNEJ PRACY I WALCE O POKÓJ





4 lata temu Rządy Polski Ludowej i Republiki Czechosłowackiej podpisały układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy. Przyjaźń jednakże łączy nasze narody nie od tych kilku lat, a od wieków. 4 lata temu formalny akt potwierdził tylko uczucia, które wzbronione nam były przez zaborców w XVIII i XIX wieku i zakazane przez rządy reakcyjne w okresie międzywojennym.

Rządy Ludowe Polski i Czechosłowacji, zgodnie z uczuciami i interesem naszych narodów, nawiązały serdeczne, dobrosąsiedzkie stosunki od pierwszej chwili wyzwolenia przez Armię Radziecką.

OD tego czasu współpraca m'edzy Pol... i Czechosłowacją zacieśnia się coraz bardziej. Dużym krokiem naprzód w naszych stosunkach było zwycięstwo lutowe 1948 r. sił demokratycznych nad resztkami reakcji w CSR. Czeski, słowacki i polski robotnik idą od tej chwili ku jednemu celowi — do zbudowania podstaw socjalizmu w swych krajach.

Proletariacki internacjonalizm złączył nas również w wysiłkach i pracy nad rozbudową gospodarczą. Nasz południowy sąsiad korzysta z polskiego węgla, z portów i żeglugi rzecznej. Dostarczamy mu wielu niezbędnych surowców i materiałów konsumpcyjnych. My otrzymujemy z CSR liczne wyroby przemysłowe: tekstylia, obuwie, radioodbiorniki, a przede wszystkim doskonałe pojazdy mechaniczne — ciągniki, samochody i motocykle.

We wspólnej pracy krzepnie przyjaźń ludów czeskiego, słowackiego i polskiego. Nasze wzajemne zobowiązania wypełnia klasa robotnicza Polski i Czechosłowacji tym chętniej ponieważ wie, że wzrost sił naszych krajów, to wzrost potęgi obozu postępu, w którym oba nasze kraje pod przewodnictwem wielkiego Związku Radzieckiego walczą o trwały pokój.

Zakłady Tatra w Koprzywnicach produkują nowoczesne osobówki Tatraplan, potężne 10-tonowe ciężarówki Tatra-111 i 3-tonowe Tatra-114. Przedterminowe wykonanie planu produkcji zawdzięczają Zakłady w dużej mierze swym CSM-owcom (Czechosłowacki Związek Młodzieży). 17 czerwca ub. r. zorganizowali oni własną taśmę produkcyjną, na której skutecznie współzawodniczą z pozostałą załogą.

Młodzież z organizacji CSM przekracza dzienne normy produkcyjne. I tak Milan Huch wykonuje normę w 130%, D. Jaburkova w 160%, L. Hanzelkova w 140%, tokarz Fridl w 160%, a U. Kubesza w 200%. Wyniki młodych przodowników świadczą, że czechosłowacka młodzież dobrze przyczynia się do walki o lepsze jutro swego kraju i na równi z całą klasą robotniczą CSR wzmacnia siły obozu pokoju.

Tatraplan. — **Silnik górnozaworowy, czterocylindrowy, pojemność 1950 cm. Najwyższa moc silnika 52 KM, stosunek mocy do ciężaru 33. Rozwija szybkość 130 km/godz. Zużycie paliwa 11 litrów/100 km.**

* * *

Czeska Zbrojovka w Strakonicach, produkująca znane nam ciągniki Zetor oraz motocykle Cz-125 i —150, słynie ze swych racjonalizatorów. Podczas, gdy w roku 1947 miała zgłoszonych 16 pomysłów usprawniających, to w 1948 r. było ich 93, zaś rok 1949 dał aż 355 usprawnień, które przyniosły oszczędności na przeszło 4,8 mil. koron CSR. W roku ubiegłym racjonalizatorzy Czeskiej Zbrojovki przyczynili się do oszczędności, sięgających przeszło 6 mil. koron CSR.

Ciągnik rolniczy i drogowy Zetor — 25. — Silnik czterosuwowy — jedno cylindrowy, skok tłoka i średnica 120 mm × 140 mm, pojemność 1,5 litara, moc silnika 15 KM, przy 1500 obr./min, całkowita waga 1400 kg.

Tytuł „najlepszy monter" Czeskiej Zbrojovki" posiada członek KSC (Komunistycznej Partii Czechosłowacji) tow. S. Kokrd. Wykonał on przedterminowo niezwykle trudny plan produkcyjny dostaw dla Lud. Rep. Węgierskiej.

* * *

Zakłady Auto — Praga w Wysoczanach wykonały produkcję 2-giego roku Planu 5-letniego z nadwyżką. Stało się to możliwe dzięki współzawodnictwu i zobowiązaniom podjętym przez załogę. Otóż dla uczczenia zwycięstwa ludu pracującego w 1948 r. wyprodukowała załoga ponad plan 100 ciężarowych samochodów Praga-RND. Również podjęto zobowiązanie oddania 100 dodatkowych pojazdów celem uczczenia międzynarodowego święta klasy robotniczej — 1 Maja.

W ten sposób przemysł czechosłowacki otrzymał 200 wozów, które chlubnie świadczą o socjalistycznym zrozumieniu pracy przez klasę robotniczą CSR.

* * *

Brneńska Zbrojovka i fabryka Praga — Nusle 2 wyrabiają najlepsze motocykle dwusuwowe na świecie — Jawa. Kto z nas nie marzy o tym pięknym motocyklu, którego zalety chwali nawet największy konkurent czechosłowackiej produkcji — angielski przemysł motocyklowy. Obecnie produkowane są Jawa 250 i 350 oraz czterosuw. dwucylindrowa Jawa — 500, nie ustępująca poprzednim ani w idealnej linii, ani w zaletach konstrukcyjnych. Wiele pracy włożyli robotnicy i inżynierowie w to, aby obecna Jawa stała się tak pożądanym na całym świecie motocyklem. Zespół inżynierów i mechaników pracował nieprzerwanie przez kilkanaście lat nad tym modelem. Obecnie wysiłek całej załogi przyczynił się do pobicia wspaniałego rekordu: przekroczono o 459% produkcję roku 1937. W ciągu dwu pierwszych lat Pięciolatki CSR przemysł motocyklowy wykonał najlepiej swe zadania z pośród innych gałęzi przemysłu motoryzacyjnego. W roku ubiegłym plan produkcji wykonano w 114.5%.

Najlepsza „250"-ka Jawa. — Silnik dwusuwowy, jednocylindrowy, średnica 65 mm, skok 75 mm. Pojemność cylindra 248,5 cm. sześć. Maksymalna moc silnika 9 KM, przy 4250 obr./min. Zużycie przy śred. szyb. 60 km./godz. wynosi 2,6 litra. Ciężar wraz z wyposażeniem wynosi 125 kg.

* * *

Kierowcy Czechosłowacji otoczyli pojazdy mechaniczne i sprzęt wyprodukowany rękoma swych braci największą troskliwością. Uczestniczą oni, przez swą organizację AKCS, masowo w socjalistycznym współzawodnictwie, mającym na celu przejechanie 100 tys. km bez wypadku z własnej winy oraz w przebiegu między naprawami głównymi wynoszącym również 100 tys. km. Nalepka na szybie kierowcy oznajmia jego udział we współzawodnictwie. Po 3-ch miesiącach najlepsze wyniki uzyskali: A. Broz na samochodzie osobowym, przejeżdżając 15.238 km i J. Beranek na ciężarówce po przejechaniu 10.296 km. Największy ładunek przewiózł w tym czasie kierowca J. Kratki — 2.111.064 kg.



Poważną pozycję czechosłowackiej gospodarki narodowej zajmuje wzrastający stale eksport pojazdów mechanicznych. Oto doskonałe ciężarówki Skoda 706-R z silnikiem wysokoprężnym o nośności 7 ton.

Kierowcy bratniej Czechosłowacji uczestniczą masowo w socjalistycznym współzawodnictwie pracy. Na zdjęciu: zwycięska ekipa MRSC.

„ZA KIEROWNICĄ". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk. ZGPW. Zam 374 2-B-17416